www.starieknigi.info

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ

ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

РЕДАКТОРЪ ВСЕВОЛОДЪ МЕЛЬНИЦКІЙ

Томъ LXXIX

№ 7

Іюль

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

1865

book-olds.ru

www.starieknigi.info

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.
С.-Петербургъ, 30 іюня 1865 г.

www.starieknigi.info

ОГЛАВЛЕНІЕ

№ 7 Морскаго Сборника.

I. ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Стран.

Высочайшіе приказы по морскому вѣдомству 1
Приказы Е. И. В. Генералъ-Адмирала 12
Приказъ управляющаго морскимъ министерствомъ. 18
Циркуляры департаментовъ: инспекторскаго 19
» » гидрографическаго 20
» канцеляріи министерства 29
» коммисаріатскаго департамента 33
» по управленію флота генералъ-аудитора . . . . . —
Вѣдомость деньгамъ, выданнымъ для удовлетворенія командъ за заслуженную морскую провизію, въ компаніи 1864 г. 38

II. ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ

Отчетъ предсѣдателя морскаго ученаго комитета, контръ-адмирала Зеленаго, за 1864 годъ. 1
Отчетъ директора инспекторскаго департамента, Свиты Е. И. В. контръ-адмирала князя Голицина, за 1864 годъ. 51
Объ убыткахъ, принятыхъ на счетъ казны. 158
Человѣколюбивый подвигъ 159
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи 161
Вѣдомость процентнымъ бумагамъ эмеритальной кассы морскаго вѣдомства къ 1 іюля 1865 года 162
Объявленіе отъ коммисаріатскаго департамента 164

www.starieknigi.info

Стран.

III. ЧАСТЬ НЕОФИЦІАЛЬНАЯ

Поѣздка рѣчнымъ путемъ отъ Петербурга до Архангельска, въ навигацію 1863 года. Князя Л. Ухтомскаго. 1

Вопросъ изъ современнаго состоянія теоріи кораблестроенія. И. Алымова. 19

О вознагражденіи корабельныхъ инженеровъ за постройку судовъ. И. О. 53

Опыты надъ 15-дюймовымъ орудіемъ, въ Петрозаводскѣ. В. Сѣмашко. 63

Транспортиръ теченій (Current protractor). К. Б. . . 67

Изъ записокъ о кругосвѣтномъ плаваніи (1861—1864 годы). К. Зеленаго. (Продолженіе) 73

Объ изслѣдованіи сѣвернаго полярнаго пояса . 95

Предсказанія погоды. Н. Тресковскаго. 143

Очеркъ исторіи физико-математическихъ наукъ. Составлено по лекціямъ, читаннымъ въ лабораторіи артилерійской академіи. (Статья пятая). П. Лаврова. 155—170

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

1. КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

С.-Петербургъ. Случайности плаванія по Невѣ. — Разборъ обстоятельствъ, ихъ сопровождавшихъ, и указанія для предотвращенія ихъ на будущее время.—Объявленіе о гонкахъ въ рѣчномъ яхтъ-клубѣ.—Приключеніе съ невскимъ пароходомъ. 1

Ладожское озеро. Метеорологическія замѣтки съ Ладожскаго озера. — Буря 18 и 19 мая. — Дѣятельность по р. Невѣ съ открытіемъ навигаціи.—О пути пароходовъ по южной сторонѣ Ладоги. — Мѣстечко Сальмисъ. — Приходъ перваго весенняго хлѣбнаго каравана въ Шлиссельбургъ. 6

Г. **Поти.** Аварія парохода *L'Aigle*. — Проѣздъ Е. И. В. Великаго Князя Михаила Николаевича съ Августѣйшимъ Семействомъ.—Пріѣздъ г. управляющаго Мингреліею въ Поти.

www.starieknigi.info

Стран.

—Слухи.—Желѣзная дорога.—Спускъ желѣзной баржи г. Суровцова.—Рейсы ріонскихъ пароходовъ между Поти и Сухумъ-Кале.—Погода 13

2. БРОНЕНОСНОЕ СУДОСТРОЕНІЕ.

Извѣстія объ иностранныхъ броненосцахъ: Спускъ англійскаго броненоснаго фрегата *Lord Warden.* — Мачты фрегата *Bellerophon.*—Артиллерія фрегата *Minotaur.*—Спускъ австрійскаго фрегата *Archiduck Ferdinand Max.* — Разныя извѣстія. —Таблица состоянія броненосныхъ флотовъ Англіи, Франціи, Италіи, Австріи, Испаніи, Турціи, Даніи, Швеціи, Пруссіи, Голландіи, Бразиліи и Соединенныхъ штатовъ Америки. . 1—34

3. ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА.

О нейтралитетѣ Англіи въ послѣдней войнѣ Соединенныхъ штатовъ. — Клѣтчатыя военныя суда, предлагаемыя г. Бульдсомъ. — Понтонный ящикъ капитана Макъ-Киллопа. — Опыты и улучшенія въ англійской и французской морской артиллеріи. — Пожарная тревога на англійскихъ военнымъ судахъ. — Разныя извѣстія . . . . . 1—28

КРИТИКА И БИБЛІОГРАФІЯ

Нѣмецкая морская журналистика. *У. Шт.* 1
Пятый выпускъ Медицинскихъ прибавленій къ Морскому Сборнику 6
Новыя книги 8

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Лоцманскія замѣтки . . . . . 97—109

Объявленія:

О подпискѣ на полученіе при Морскомъ Сборникѣ новаго журнала Технической Сборникъ.

О книгѣ г. Бѣлавенеца: «О девіаціи компасовъ и дигограмахъ».

Два политипажныхъ рисунка въ текстѣ статьи: Опыты надъ 15 дюйм. орудіемъ въ Петрозаводскѣ.

Одинъ политипажный рисунокъ въ текстѣ статьи: Транспортиръ теченій.

www.starieknigi.info

Листъ литографированныхъ чертежей къ статьѣ: Вопросъ изъ современнаго состоянія теоріи кораблестроенія.

При нынѣшней книжкѣ приложено объявленіе журнала »Мануфактуръ и торговли».

www.starieknigi.info

О ПОДПИСКѢ НА ПОЛУЧЕНІЕ

ПРИ МОРСКОМЪ СБОРНИКѢ

НОВАГО ЖУРНАЛА

ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ.

(*Первый выпускъ этого журнала выйдетъ въ половинѣ іюля*).

Редакція МОРСКАГО СБОРНИКА вошла въ соглашеніе съ редакціею журнала ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ, (который будетъ издаваться, по приводимой ниже программѣ, съ іюля 1865 года), о приложеніи этого журнала къ МОРСКОМУ СБОРНИКУ, на слѣдующихъ, весьма выгодныхъ **для подписчиковъ Морскаго Сборника**, условіяхъ:

Полугодовая въ текущемъ году цѣна ТЕХНИЧЕСКАГО СБОРНИКА, отдѣльно отъ МОРСКАГО СБОРНИКА, безъ пересылки и доставки **2 р. 50 к.**, съ пересылкою или доставкою **3 р. 25 к.**; выписывающіе же ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ вмѣстѣ съ МОРСКИМЪ СБОРНИКОМЪ, получаютъ первый за **1 рубль**, не приплачивая при этомъ ничего за пересылку или доставку его на домъ.

Редакція МОРСКАГО СБОРНИКА, открывая въ конторѣ этого журнала (книжн. магаз. Базунова, на Невск. пр., домъ Ольхиной) подписку на полученіе ТЕХНИЧЕСКАГО СБОРНИКА при МОРСКОМЪ СБОРНИКѢ, считаетъ долгомъ предупредить, что она не принимаетъ на себя отдѣльной отъ МОРСКАГО СБОРНИКА подписки на ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОР-

www.starieknigi.info

НИКЪ, о которой, равно какъ и о мѣстѣ пріема ея и о прочихъ подробностяхъ изданія, объявлено самою редакціею ТЕХНИЧЕСКАГО СБОРНИКА.

ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ имѣетъ цѣлью знакомить техниковъ, промышленниковъ и вообще лицъ, интересующихся и слѣдящихъ за развитіемъ техническаго дѣла, съ открытіями и усовершенствованіями по пароходству, желѣзнымъ дорогамъ, кораблестроенію, заводскому и фабричному дѣламъ, химическимъ производствамъ, сельскому и домашнему хозяйствамъ, а также по части искусствъ и ремеслъ.

Въ журналъ войдутъ преимущественно статьи, посвященныя техническимъ вопросамъ, *имѣющимъ практическое значеніе.*

Смотря по надобности, къ описаніямъ машинъ и приборовъ будутъ прилагаться отчетливые рисунки или чертежи съ деталями.

Присылаемые въ редакцію разныя техническіе вопросы и отвѣты на нихъ будутъ печататься въ ближайшей книжкѣ журнала; за разрѣшеніемъ же вопросовъ особенной важности, редакція будетъ обращаться къ извѣстнымъ спеціалистамъ, какъ въ Россіи, такъ и за границею, а также указывать на лучшія сочиненія и статьи, спеціально трактующія о предметѣ вопроса.

ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ будетъ издаваться съ іюля 1865 года, книжками, въ форматѣ $^1/_8$ листа, отъ сорока до пятидесяти страницъ въ мѣсяцъ, по ниже слѣдующей программѣ:

1) Техническія новости — какъ отечественныя, такъ и иностранныя, по всѣмъ родамъ промышленности.

2) Статьи, предметомъ которыхъ будетъ изслѣдованіе — по поводу новыхъ изобрѣтеній—разныхъ техническихъ вопросовъ.

3) Смѣсь.

4) Указанія на новыя техническія сочиненія и на спеціальныя статьи другихъ журналовъ.

5) Объявленія отъ фабрикъ, заводовъ и вообще различныхъ техническихъ учрежденій.

---

www.starieknigi.info

I.

РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 575. Царское Село, 31 мая 1865.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: состоящіе по резервному флоту: изъ капитановъ 2-го ранга, въ капитаны 1-го ранга, Николай **Колюбакинъ 1-й**; числящіеся по адмиралтейству: изъ штабсъ-капитановъ, въ капитаны, Алексѣй **Хмѣлевъ**; изъ поручиковъ, въ штабсъ-капитаны: Мартемьянъ **Петровъ 2-й** и Егоръ **Бѣловеровъ**,—всѣ четыре съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами по положенію. *За выслугу лѣтъ, со старшинствомъ* (на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ) корпуса инженеръ-механиковъ: изъ штабсъ-капитановъ, въ капитаны: Николай **Даниловъ 1-й**, съ 23-го ноября 1864 года, и Василій **Молоховъ**, съ 27-го марта сего года.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ НА ДѢЙСТВИТЕЛЬНУЮ СЛУЖБУ, состоящій по резервному флоту, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Спиридонъ **Краевъ 2-й**.

ЗАЧИСЛЯЕТСЯ, по резервному флоту, корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Алексѣй **Трушъ**.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ: *по болѣзни:* начальникъ штаба главнаго командира кронштадтскаго порта, контръ-адмиралъ баронъ **Таубе**, за границу, на три мѣсяца; лейтенанты: Иванъ **Купріяновъ 3-й**, внутри имперіи и за границу, на шесть мѣсяцевъ; мор-

www.starieknigi.info

скаго кадетскаго корпуса Петръ **Вальронтъ 2-й**, за границу, на четыре мѣсяца.

— Государь Императоръ объявляетъ Монаршее благоволеніе командиру паровой яхты «Александрія», гвардейскаго экипажа капитану 1-го ранга **Фалку** и всѣмъ офицерамъ, гардемаринамъ и кондукторамъ яхты, за отличное выполненіе возложеннаго на нихъ порученія въ церемоніалѣ перевоза тѣла въ бозѣ почившаго Наслѣдника Цесаревича и Великаго Князя Николая Александровича; нижнимъ же чинамъ яхты Его Величество жалуетъ по *рублю* на человѣка.

576. Царское Село, 7 іюня 1865.

производятся: состоящіе по резервному флоту: изъ капитановъ 1-го ранга, въ контръ-адмиралы, **Бертье-Делагардъ 1-й**; числящійся по портовымъ экипажамъ: изъ штабсъ-капитановъ, въ капитаны: Федоръ **Садьковъ 1-й** и Иванъ **Мѣрный**,—всѣ три съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами по положенію.

увольняется въ отпускъ, корпуса флотскихъ штурмановъ капитанъ Михаилъ **Шпартенковъ**, для излеченія болѣзни, внутри имперіи, на четыре мѣсяца.

исключается изъ списковъ, *умершій*: состоявшій по портовымъ экипажамъ, штабсъ-капитанъ Степанъ **Васильевъ 2-й**.

№ 577. Царское Село, 14 іюня 1865.

производятся: *со старшинствомъ*, за выслугу лѣтъ, на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ, изъ штабсъ-капитановъ, въ капитаны: корпуса инженеръ-механиковъ: Александръ **Петровъ 1-й**, съ 27-го марта сего года; изъ кондукторовъ, въ прапорщики: Михаилъ **Всеволодовъ**, съ 16-го февраля сего года.

опредѣляется въ службу, изъ отставныхъ, лейтенантъ Владиміръ **Акимовъ 4-й**, съ назначеніемъ въ черноморскую флотилію.

увольняются въ отпускъ: *по болѣзни*: мичманъ Павелъ **Купферъ**, на четыре мѣсяца и корпуса инженеръ-механиковъ, подпоручикъ Петръ **Окуневъ 1-й**, на три мѣсяца,—оба за границу.

увольняются отъ службы: *за ранами*, капитанъ-лейтенантъ Николай **Скарятинъ**, капитаномъ 2-го ранга, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; *по домашнимъ обстоятельствамъ*, корпуса морской артиллеріи кондукторъ Александръ **Шпартенко**, съ производствомъ въ прапорщики портовыхъ экипажей.

— Государь Императоръ объявляетъ Монаршее благоволеніе офицерамъ морскаго вѣдомства, бывшимъ распорядителями при перевозкѣ на Кавказъ, волжскимъ низовьемъ и Каспійскимъ моремъ, на судахъ общества «Кавказъ и Меркурій» маршевыхъ баталіоновъ въ 1864 году.

www.starieknigi.info

исключаются изъ списковъ, *умершій*, членъ адмиралтействъ-совѣта, адмиралъ **Богдановичъ 1-й.**

№ 578. Царское-Село, 21 іюня 1865.

Командиръ ревельскаго порта и директоръ балтійскихъ маяковъ, корпуса флотскихъ штурмановъ генералъ-лейтенантъ баронъ **Врангель** переименовывается въ вице-адмиралы, съ оставленіемъ въ занимаемыхъ имъ должностяхъ.

производятся: *за отличіе по службѣ*: командиръ корвета «Гридень», капитанъ-лейтенантъ Варѳоломѣй **Соковнинъ 2-й**, въ капитаны 2-го ранга, съ назначеніемъ начальникомъ штаба командира сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана и съ зачисленіемъ по флоту; командующій корветомъ «Калевала«, лейтенантъ Федоръ **Геркенъ**, въ капитанъ-лейтенанты, съ утвержденіемъ командиромъ сего корвета. *За выслугу лѣтъ*, на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Григорій **Захаровъ**, въ подпоручики, со старшинствомъ съ 14-го сего іюня. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, квартирмейстеръ 3-го флотскаго экипажа Дормидонтъ **Юрьевъ**, въ прапорщики, съ назначеніемъ состоять по портовымъ экипажамъ.

назначаются: командирами судовъ: командиръ клипера «Абрекъ», капитанъ 1-го ранга Константинъ **Пилкинъ 1-й**, строющейся броненосной батареи «Кремль»; капитанъ-лейтенанты: командиръ корвета «Посадникъ» Станиславъ **Конаржевскій 1-й**, командиромъ корвета «Гридень»; командиръ шкуны «Баканъ» Григорій **Гедеоновъ**, корвета «Посадникъ»; командиръ шкуны «Алеутъ» Порфирій **Федоровскій 2-й**, шкуны «Баканъ»; лейтенантъ Иванъ **Рогуля 2-й**, командиромъ шкуны «Алеутъ».

увольняется въ отпускъ, старшій помощникъ капитана надъ с.-петербургскимъ портомъ, капитанъ-лейтенантъ Августъ **Веръ**, для излеченія болѣзни, за границу, на три мѣсяца.

исключаются изъ списковъ: *умершіе*: лейтенанты Василій **Новицкій** и Александръ **Бардака** и мичманъ Платонъ **Захарьинъ 2-й.**

www.starieknigi.info

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 480. Царское Село, 31 мая 1865.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ:* изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры, младшій помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи морскаго министерства **Веселкинъ**, съ 19-го мая сего года; изъ провинціальныхъ, въ губернскіе секретари, бухгалтеръ конторы николаевскаго морскаго госпиталя **Ильичевъ**, съ 22-го апрѣля сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, 1-го черноморскаго своднаго флотскаго экипажа вахтеръ **Тихановъ**, съ назначеніемъ содержателемъ по артиллерійской части, въ 1-й флотскій Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала экипажъ.

опредѣляется въ службу, окончившій курсъ медицинскихъ наукъ въ Императорскомъ дерптскомъ университетѣ, лекарь **Кнорре**, во 2-й черноморскій сводный флотскій экипажъ, младшимъ врачемъ, съ 26-го сего мая.

увольняется отъ службы, *по домашнимъ обстоятельствамъ*, коммисаръ 1-го черноморскаго своднаго флотскаго экипажа, титулярный совѣтникъ **Кушиновъ**, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго ассесора, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

№ 481. Царское-Село, 7 іюня 1865.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ:* изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники, дѣлопроизводитель канцеляріи начальника артиллерійской части въ кронштадтскомъ портѣ **Федоровъ**, съ 26-го мая сего года; *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, старшій фельдшеръ николаевскаго морскаго госпиталя **Акименко**, съ оставленіемъ въ прежней должности, съ званіемъ лекарскаго помощника.

назначается, дѣлопроизводитель канцеляріи начальника коммисаріатской части въ кронштадтскомъ портѣ, коллежскій совѣтникъ **Леопардовъ**, правителемъ канцеляріи главнаго командира кронштадтскаго порта.

исключается изъ списковъ, *умершій*, правитель канцеляріи главнаго командира кронштадтскаго порта, статскій совѣтникъ **Рогозинскій**.

№ 482. Царское Село, 14 іюня 1865.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ:* изъ надворныхъ въ коллежскіе совѣтники, начальникъ коммисаріатской части въ нико-

www.starieknigi.info

лаевскомъ портѣ, **Всеволожскій**, съ 1-го сего іюня; изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры, младшій помощникъ дѣлопроизводителя управленія флота генералъ-аудитора **Пунтаковъ**, съ 29-го мая сего года; изъ коллежскихъ регистраторовъ, въ провинціальные секретари, коммисаръ 5-го флотскаго экипажа **Яковлевъ**, съ 29-го мая сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, старшій фельдшеръ кронштадтскаго морскаго госпиталя **Якубовъ**, съ оставленіемъ въ прежней должности, съ званіемъ лекарскаго помощника.

увольняются въ отпускъ, библіотекарь при морскомъ ученомъ комитетѣ, статскій совѣтникъ **Кухчинскій**, для излеченія болѣзни, за границу, на три мѣсяца.

№ 483. Царское-Село, 21 іюня 1865.

производятся: *за выслугу лѣтъ*, *со старшинствомъ*: изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры, старшій помощникъ дѣлопроизводителя штаба главнаго командира кронштадтскаго порта **Наумовъ**, съ 12 сего іюня; изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, дѣлопроизводитель канцеляріи начальника артиллерійской части въ с.-петербургскомъ портѣ **Худяковъ**, съ 25-го апрѣля сего года.

опредѣляется въ службу, *изъ отставныхъ*, сенатскій регистраторъ **Марышевъ**, содержателемъ при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ с.-петербургскомъ портѣ, съ 5-го сего іюня.

увольняется въ отпускъ, *по домашнимъ обстоятельствамъ*, содержатель портовыхъ гребныхъ судовъ, ботовъ, флашкоутовъ и при разломкѣ старыхъ судовъ въ С.-Петербургѣ, титулярный совѣтникъ **Андрусовъ**, за границу, на двѣ недѣли.

увольняются отъ службы, *за болѣзнію*, лекарскій помощникъ с.-петербургскаго портоваго экипажа, коллежскій регистраторъ **Новиковъ**, съ 8-го сего іюня; *по домашнимъ обстоятельствамъ*, младшій помощникъ дѣлопроизводителя экспедиціи для ревизіи матеріальной отчетности морскаго вѣдомства, коллежскій совѣтникъ **Лукьяновъ**, съ 5-го сего іюня, съ мундиромъ.

исключаются изъ списковъ, *умершій*, младшій врачъ 2-го черноморскаго своднаго флотскаго экипажа, надворный совѣтникъ **Карчевскій**.

www.starieknigi.info

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

Въ 21-й день іюня 1865 года:

(По случаю 50-ти лѣтъ службы въ офицерскихъ чинахъ).

Члену совѣта министерства государственныхъ имуществъ, вице-адмиралу **Анжу 1-му**. Орденъ Бѣлаго орла.

Командиру ревельскаго порта и директору балтійскихъ маяковъ, вице-адмиралу барону **Врангелю** . . . . . Орденъ Св. Владиміра 2-й степени.

— Государь Императоръ, въ 17 день минувшаго мая, Высочайше повелѣть соизволилъ, наградить числящагося по резервному флоту портовыхъ экипажей прапорщика Павла **Вульфа**, за человѣколюбивый подвигъ, золотою медалью съ надписью «за спасеніе погибавшихъ», для ношенія въ петлицѣ на владимірской лентѣ, и выдать *пятьсотъ* рублей серебромъ изъ государственнаго казначейства.

ДЕНЕЖНЫЯ ПОСОБІЯ НА ВОСПИТАНІЕ ДѢТЕЙ.

Вѣдомость о количествѣ денежнаго пособія назначеннаго инспекторскимъ департаментомъ съ 1 январясего 1865 года на воспитаніе дѣтей морскихъ офицеровъ.

№	Званіе и имена отцовъ.	Сколько кому въ годъ назначено.
	Для круглыхъ сиротъ:	
		Руб.
1)	Маіора Павла Игнатьевича **Андреевскаго**	500
2)	Штабсъ-капитана Федора Корнѣевича **Александрова**.	850
	Для полусиротъ:	
	Генералъ-маіоровъ:	
3)	Александра Алексѣевича **Бровцына**	100
4)	Ивана Львовича **Скронскаго**	800
5)	Статскаго совѣтника Григорія Михайловича **Михайлова**	650
6)	Коллежскаго совѣтника Михаила Викентьева **Орлицкаго**	240

www.starieknigi.info

Капитановъ 2 ранга:

7) Николая Павловича **Повало-Швейковскаго** 500
8) Бернгарда Федоровича **Фонъ-Флотова** 450
9) Николая Никифоровича **Тыртова** 300

Подполковниковъ:

10) Николая Федоровича **Волкова** 650
11) Петра Андреевича **Сидорова** 550

Капитанъ-лейтенантовъ:

12) Всеволода Петровича **Мельницкаго** 500
13) Владиміра Николаевича **Десятова** 450

Маіоровъ:

14) Ильи Дмитріевича **Пушкарскаго** 550
15) Александра Дмитріевича **Лихарева** 700
16) Александра Яковлевича **Мордовина** 500

Капитановъ:

17) Альберта Альбертовича **Люджера** 250
18) Егора Семеновича **Курилова** 550
19) Порфирія Михайловича **Иванова** 250

Штабсъ-капитановъ:

20) Ивана Дмитріевича **Иванова** 250
21) Купріяна Семеновича **Семенова** 300
22) Николая Александровича **Воронцова** 200
23) Андрея Яковлевича **Михайлова** 240

Поручиковъ:

24) Луки Федоровича **Ершова** 750
25) Аполлона Ивановича **Гейбачева** 1050
26) Евсѣя Михайловича **Ефремова** 500

Подпоручиковъ:

27) Михаила Гавриловича **Носенки** 540
28) Якова Алексѣевича **Чернова** 100
29) Степана Иванова **Иванова** 250
30) Александра Григорьевича **Малкова** 180

Дѣтямъ лицъ, состоящихъ на службѣ.

31) Свиты Его Величества **контръ-адмирала** Николая Андреевича **Аркаса** 450
32) Контръ-адмирала Василія **Федоровича** барона **Таубе** . 200
33) Контръ-адмирала Андрея **Ивановича Никанова 2-го** . 450
34) Генералъ-маіора Александра Ильича **Зеленаго** . . . 450
35) Статск. совѣт. Вильгельма Густавовича **Гиргенсона** . 200

www.starieknigi.info

Капитановъ 1-го ранга:

36) Александра Ивановича **Баженова** 200
37) Семена Ивановича **Подушкина** 300
38) Федора Яковлевича **Брюммера** 300
39) Александра Густавовича **Веймарна** 750
40) Виктора Григорьевича **Жаворонкова** 450
41) Николая Михайловича **Цамутали** 700
42) Дмитрія Еливферьевича **Зигури** 1450
43) Александра Павловича **Жандра** 200
44) Георгія Тимофѣевича **Бока** 700
45) Николая Егоровича **Вистенгаузена** 200
46) Василія Ивановича **Кузнецова** 250
47) Петра Ивановича **Сульменева** 800

Коллежскихъ совѣтниковъ:

48) Эдуарда Давыдовича **Гагенторна** 540
49) Инокентія Петровича **Авдѣева** 180
50) Генриха Генриховича **Трентовіуса** 450

Капитановъ 2 ранга:

51) Александра Степановича **Стибнева** 300
52) Владиміра Федоровича **Мейснера** 450
53) Николая Леонтьевича **Щеглова** 550
54) Романа Ивановича **Баженова 1** 750
55) Льва Ивановича **Сиверса** 800
56) Дмитрія Егоровича **Папаегорова** 550
57) Веніанима Гамельтоновича **Мофета 2-го** 450

Подполковниковъ:

58) Андріана Гавриловича **Левина** 450
59) Степана Васильевича **Захарова** 950

Надворныхъ совѣтниковъ:

60) Роберта Яковлевича **Марфельда** 180
61) Генриха Корнѣевича **Гиммельрейха** 180
62) Николая Яковлевича **Евтушевскаго** 360
63) Эдуарда Федоровича **Глезера** 540
64) Юлія Ивановича **Бока** 120

Капитанъ-лейтенантовъ:

65) Василія Васильевича **Захарьина** 200
66) Леонида Людвиговича барона **Радена** 200
67) Андрея Петровича **Ренненкампфа** 200
68) Михаила Ивановича **Карганова** 200
69) Павла Алексѣевича **Киткина** 200
70) Андрея Алексѣевича **Барташевича** 200

www.starieknigi.info

71) Николая Гавриловича **Протопопова**. 700
72) Михаила Ивановича **Королькова**. 200

Капитановъ:

73) Николая Николаевича **Рѣшетникова**. 550
74) Діего Яковлевича **Эшапара**. 550
75) Якова Ивановича **Марышева**. 480
76) Федора Васильевича **Максимова**. 500
77) Корнилія Артемьевича **Лисенко**. 550
78) Николая Войцеховича **Щенсновича**. 250
79) Альберта Андреевича **Вейнбергера**. 800

Лейтенантовъ:

80) Николая Васильевича **Пантусова**. 400
81) Антона Викентьевича **Піотровича**. 300
82) Петра Григорьевича **Банкова**. 250

Штабсъ-капитановъ:

83) Василія Ивановича **Миронова**. 120
84) Петра Ивановича **Суйковскаго** 250
85) Александра Осиповича **Матусевича**. 800
86) Василія Алексѣевича **Львова**. 550
87) Петра Абрамовича **Поникаровскаго**. 540
88) Папа Алексѣевича **Сафронова**. 300
89) Константина Карловича **Шпейера** 950
90) Николая Андреевича **Данилова**.. 800
91) Петра Васильевича **Иванова 4-го**. 250
92) Михаила Ивановича **Муравьева** 450
93) Павла Ивановича **Бѣлаева**. 300
94) Владислава Станиславовича **Чиса**. 800
95) Александра Александровича **Нестерова**. 300
96) Никифора Степановича **Моляревскаго**. 1050
97) Александра Ивановича **Делобеля** 700
98) Исая Ивановича **Иванова 6-го** 180

Поручиковъ:

99) Николая Христофоровича **Бенземана**. 300
100) Ивана Тимофѣевича **Мязговскаго** 200
101) Семена Ивановича **Леонарда**. 300
102) Семена Филиповича **Кременецкаго**. 180
103) Спиридона Матвѣевича **Сантананѣева**. 700
104) Дмитрія Александровича **Александрова**. 180
105) Александра Федоровича **Трапезникова**. 120
106) Ивана Михайловича **Пиписскаго**. 200
107) Прохора Фроловича **Чекалина**. 120

www.starieknigi.info

108) Николая Прохоровича **Козлова**. 480
109) Николая Дмитріевича **Пущина**. 120
110) Николая Францовича **Росселя**. 180
111) Дмитрія Степановича **Витвицкаго**. 200
112) Филиппа Корнѣевича **Попова**. 250
113) Александра Николаевича **Юрьева**. 300
114) Константина Михайловича **Панова** 120

Подпоручиковъ:

115) Захара Никифоровича **Бабкина** 360
116) Павла Федоровича **Колбина** 180
117) Николая Васильевича **Харичкова**. 200
118) Алексѣя Кузьмича **Рулицкаго** 180
119) Платона Федоровича **Григорьева**. 120
120) Вениамина Владиміровича **Петрова 8**. 180
121) Іосифа Денисовича **Салтанова**. 120
122) Григорія Павловича **Мартынова**. 180
123) Степана Ларіоновича **Чеснокова**. 120
124) Федора Федоровича **Ершова** 500
125) Константина Пантелѣевича **Глизяна 1-го**. . . . 120

Прапорщиковъ:

126) Михаила Степанова **Пѣшкова** 120
127) Ильи Михайловича **Малахова**. 180
128) Василія Алексѣевича **Макарова**. 120
129) Николая Ильича **Цаца**. 500
130) Ивана Степановича **Худолея**. 200

Для лицъ, вышедшихъ въ отставку и прослужившихъ 20 лѣтъ.

131) Контръ-адмирала Самуила Ивановича **Мофета** . . 550

Генералъ-маіоровъ:

132) Василія Абрамовича **Шпейера** 450
133) Александра Васильевича **Велли** 950
134) Михаила Степановича **Маковѣева** 250

Статскихъ совѣтниковъ:

135) Сергѣя Петровича **Враненинникова** 550
136) Григорія Ивановича **Рудаинскаго** 300
137) Капит. 1-го ранга Афонасія Анисифоровича **Фролова** 650
138) Капитана 2-го ранга Федора Ивановича **Исакова**. . 200
139) Капитана 2-го ранга Федора Максимовича **Коробка** (нынѣ въ отставкѣ статскій совѣт.) 550
140) Капитана 2-го ранга Николая Самойловича **Эсмонта** 200
141) Полковника Михаила Сидоровича **Шелепина**. . . 750

www.starieknigi.info

Подполковниковъ:

142) Петра Павловича **Арбузова** 500
143) Александра Филипповича **Лапина** 500
144) Матвѣя Яковлевича **Вережникова** . . . . . 700.

Маіоровъ:

145) Семена Прокофьевича **Овода** 450
146) Александра Федоровича **Табунова** 360
147) Константина Васильевича **Возницына** 200
148) Семена Павловича **Сарнавскаго** 650

Капитановъ:

149) Филиппа Калиновича **Любимова** 200
150) Льва Никитича **Василенко** 800
151) Николая Федоровича **Меркушева** 180
152) Ивана Андреевича **Лебедева** 250
153) Титулярнаго совѣтника Егора Андреева **Колтышева** 480

Всего назначено . . . 62620 р

За какое время назначено пособіе на воспитаніе дѣтей.	Дворянъ потомственныхъ.		Дворянъ личныхъ.		Назначено пособій.		Итого.
	Число дѣтей.	Количество назначеннаго пособія.	Число дѣтей.	Количество назначеннаго пособія.	Первоначальнаго.	Дополнительнаго.	
За январскую треть 1865 года.	266	р. 52740	74	р. 9880	32	121	р. 62620
					153		

www.starieknigi.info

ПРИКАЗЫ

Е. И. В. ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА.

№ 72. С.-Петербургъ, 21 мая 1865.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Моему, въ 17-й день сего мая Высочайше повелѣть соизволилъ: § 19-й Высочайше утвержденнаго въ 30-й день іюля 1862 г. положенія о временной коммисіи въ Николаевѣ для окончанія дѣлъ и счетовъ черноморскаго вѣдомства за время по 1860 годъ, дополнить слѣдующимъ: «управляющій временною коммисіею въ тѣхъ случаяхъ, когда, по взаимному соглашенію съ главнымъ командиромъ, найдетъ нужнымъ на основаніи сего § сложить сдѣланный на должностное лицо начетъ, съ прекращеніемъ самаго дѣла, входитъ о томъ съ представленіемъ въ адмиралтействъ-совѣтъ, который, если признаетъ это ходатайство уважительнымъ, утверждаетъ его своею властію. За тѣмъ канцелярія морскаго министерства обязана сообщить положеніе адмиралтействъ-совѣта въ управленіе флота генералъ-аудитора, которое, основываясь на этомъ положеніи, дѣлаетъ распоряженіе для зачисленія дѣла конченнымъ въ установленномъ порядкѣ».

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ исполненію.

№ 73. Павловскъ, 22 мая 1865.

Назначаются: кронштадтской артиллерійской роты подпоручикъ Михаилъ **Скоробогатовъ**, содержателемъ лабораторіи и пороховыхъ погребовъ въ кронштадтскомъ портѣ, вмѣсто титулярнаго совѣтника Николая **Гордѣева**, который зачисляется въ 10-й флотскій экипажъ содержателемъ по артиллерійской части; младшій помощникъ дѣлопроизводителя штаба главнаго командира кронштадтскаго порта, коллежскій регистраторъ Дмитрій **Михайловъ**, старшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя въ томъ же штабѣ, съ 1-го сего мая.

Увольняется въ отпускъ, состоящій при с.-петербургскомъ портѣ для надобностей по строительной части, инженеръ-поручикъ Александръ **Мочалинъ**, для излеченія болѣзни, внутри имперіи, на четыре мѣсяца.

Увольняется для службы на коммерческихъ судахъ, капитанъ-лейтенантъ Алексѣй **Болтинъ**, съ зачисленіемъ по флоту.

www.starieknigi.info

№ 74. С.-Петербургъ, 22 мая 1865.

Государь Императоръ, въ 17-й день сего мая, Высочайше повелѣть соизволилъ назначать, когда признается полезнымъ, капитанъ-лейтенантовъ командирами запасныхъ ротъ во флотскихъ экипажахъ, съ правами и преимуществами, коими пользуются командиры ротъ въ сихъ экипажахъ въ чинѣ лейтенанта.

О таковой Монаршей волѣ объявляю по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и руководству, въ дополненіе къ положеніямъ 3-го января и 30-го декабря 1863 года о переформированіи балтійскихъ, черноморскихъ и каспійскихъ командъ.

№ 75. Павловскъ, 21 мая 1865.

Государь Императоръ, вслѣдствіе значительнаго накопленія подсудимыхъ арестантовъ изъ морскихъ нижнихъ чиновъ и недостатка помѣщеній для ихъ содержанія, въ 17-й день сего мая Высочайше повелѣть соизволилъ: постановить по морскому вѣдомству слѣдующее *временное* правило:

«Нижніе чины, неизъятые отъ тѣлеснаго наказанія по правамъ состоянія, въ случаѣ преданія ихъ военному суду за преступленія менѣе важныя, за которыя они не могутъ подлежать лишенію всѣхъ правъ состоянія, или отдачѣ въ арестантскія роты, подвергаются содержанію подъ арестомъ на гауптвахтѣ въ такомъ только случаѣ, если въ предписаніи начальника о производствѣ надъ ними суда именно сказано будетъ, чтобы судить ихъ арестованными; въ противномъ же случаѣ содержать ихъ при командахъ подъ особымъ надзоромъ по усмотрѣнію командировъ.»

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ надлежащему свѣдѣнію и руководству.

№ 76. С.-Петербургъ, 29 мая 1865.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ въ 20-й день сего мая по вѣдомству путей сообщенія, лейтенантъ Михаилъ **Ѳеодосьевъ 1-й**, переведенъ въ корпусъ инженеровъ путей сообщенія, штабсъ-капитаномъ.

назначается, состоящій для усиленія средствъ канцеляріи начальника артиллерійской части с.-петербургскаго порта, губернскій секретарь Михаилъ **Худяковъ**, дѣлопроизводителемъ въ той же канцеляріи.

увольняются въ отпускъ: *по болѣзни*: презусъ коммисіи военнаго суда при астраханскомъ портѣ, капитанъ 1-го ранга Иванъ **Лихаревъ**, на четыре мѣсяца; лейтенантъ Александръ **Юрковскій 2-й**, на два мѣсяца,—оба внутри имперіи.

исключаются изъ списковъ, *умершій*, гардемаринъ Дмитрій **Савичъ**.

www.starieknigi.info

№ 77. С.-Петербургъ, 29 мая 1865.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть изволилъ строющіяся для балтійскаго флота суда наименовать: два броненосные восьми пушечные корвета:—«Пожарскій» и «Мининъ»; четыре трехъ башенныя броненосныя батареи:—«Спиридовъ», «Чичаговъ», «Грейгъ» и «Лазаревъ»; и двѣ двухбашенныя броненосныя лодки:—«Чародѣйка» и «Русалка»; Пароходъ «Суоми», съ Высочайшаго разрѣшенія, исключается изъ списка судовъ балтійскаго флота.

№ 78. С.-Петербургъ, 29 мая 1865.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ построенный въ Владивостокѣ для сибирской флотиліи ботъ наименовать «Трепангъ».

№ 79. С.-Петербургъ, 31 мая 1865.

Государь Императоръ, согласно положенію адмиралтействъ-совѣта, въ 24-й день сего мая, Высочайше повелѣть соизволилъ:

1) Исключить нынѣ же должности командировъ плавучихъ маяковъ на нашихъ моряхъ изъ числа административныхъ портовыхъ должностей, съ отнесеніемъ ихъ, подобно должностямъ помощниковъ ихъ, къ числу строевыхъ должностей морскаго вѣдомства, съ тѣмъ, чтобы какъ командиры, такъ и помощники ихъ избирались преимущественно изъ офицеровъ корпуса флотскихъ штурмановъ и чтобы помощники назначались бы только на тѣ маяки, на которыхъ положено уже имѣть ихъ нынѣ, или же впослѣдствіи признано будетъ необходимымъ назначить ихъ на нѣкоторые другіе маяки, на которыхъ нынѣ ихъ не имѣется.

2) Командирамъ какъ существующихъ уже плавучихъ маяковъ, такъ и имѣющихъ поставиться впослѣдствіи, а равно и помощникамъ ихъ, производить слѣдующее содержаніе: *на берегу*: жалованье, квартирныя деньги и деньщичье довольствіе по чину, на общемъ основаніи, *и во время кампаніи*: сверхъ жалованья и квартирныхъ денегъ по чину, *морскія столовыя*—командирамъ маяковъ по сравненію съ командирами судовъ IV ранга, т. е. по 222 руб. въ 6-ти мѣсячную кампанію, а помощникамъ ихъ, по сравненію съ вахтенными начальниками, какъ разрѣшено уже адмиралтействъ-совѣтомъ, т. е. по 102 руб. въ 6-ть мѣсяцевъ; *полуторные порціоны*: какъ командирамъ, такъ и помощникамъ ихъ, во вниманіе къ трудной службѣ тѣхъ и другихъ, на маякахъ, поставляемыхъ въ морѣ, морскіе, а поставленныхъ въ рѣкахъ и въ устьяхъ рѣкъ—рѣчные, съ тѣмъ, чтобы полуторные порціоны эти не увеличивались бы по грузинскому или другому какому положенію; за вооруженіе же и разоруженіе тѣхъ маячныхъ судовъ, которыя дѣйствительно воору-

www.starieknigi.info

жаются и разоружаются, порціоны морскіе или рѣчные, какъ объяснено выше, производить на общемъ основаніи; морскую или рѣчную провизію на деньщиковъ, смотря по тому, морскіе или рѣчные порціоны производятся, отпускать какъ командирамъ, такъ и помощникамъ ихъ на существующемъ основаніи.

Вообще все упомянутое довольствіе, какъ береговое, такъ и морское и рѣчное, производить имъ на основаніи дѣйствующихъ нынѣ постановленій, и кромѣ того морское довольствіе отпускать на нѣкоторыхъ болѣе трудныхъ маякахъ, на которыхъ положены помощники командировъ, и за то время, въ которое командиры или помощники ихъ во время кампаніи, для сохраненія здоровья командъ маячныхъ судовъ, находятся попеременно съ нижними чинами на берегу, какъ это постановлено было положеніями 19 мая 1858 г. и 15-го іюня 1859 г. (о плавучихъ маякахъ балтійскаго вѣдомства), съ тѣмъ, чтобы командирамъ плавучихъ маяковъ, съ разрѣшеніемъ имъ упомянутаго содержанія, прекращено было производство какъ добавочнаго жалованья изъ 67 т. руб., такъ и прочаго береговаго довольствія, опредѣленнаго имъ портовыми штатами.

3) Требующійся при утвержденіи сего предположенія расходъ отнести на соотвѣтствующія статьи финансовой смѣты коммисаріатскаго департамента морскаго министерства, а именно жалованье, квартирныя деньги и сухопутное деньщичье довольствіе на береговое довольствіе строевыхъ чиновъ, а морское и рѣчное довольствіе—на содержаніе чиновъ во внутреннемъ плаваніи.

О таковой Монаршей волѣ объявляю по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и должному исполненію.

№ 80. Павловскъ, 1 іюня 1865.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству, въ 23-й день истекшаго мая, № 20-й, о чинахъ гражданскихъ, младшій врачъ 4-го флотскаго экипажа, коллежскій ассесоръ Густавъ **Шнейдеръ**, переведенъ въ означенное вѣдомство, съ назначеніемъ исправляющимъ должность дивизіоннаго доктора войскъ амурской области.

производится, *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, корпуса инженеръ-механиковъ унтеръ-офицеръ Александръ **Ильинъ**, въ кондукторы того же корпуса.

назначаются, лейтенантъ Петръ **Колюбакинъ 2-й**, старшимъ офицеромъ на пароходо-фрегатъ «Олафъ», вмѣсто лейтенанта Илларіона **Чайковскаго 2-го**.

переводятся: гардемарины: Григорій **Чухнинъ**, Николай **Вулыгинъ**, Отто **Армфельдъ**, Иванъ **Стронскій**, Михаилъ **Переленинъ**

www.starieknigi.info

и Петръ Домогадскій,—всѣ шесть изъ балтійскаго флота въ черноморскую флотилію.

увольняются въ отпускъ: *по домашнимъ обстоятельствамъ*: командиръ 1-го финскаго кадроваго экипажа, капитанъ 2-го ранга Леопольдъ **Топпеліусъ 1-й**, и состоящій по морскому министерству, титулярный совѣтникъ Францъ **Загардъ-Илиничъ**,—оба внутри имперіи, на три мѣсяца.

№ 81. Павловскъ, 2 іюня 1865.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: во 1-хъ, начать отпускъ назначенныхъ портовымъ командамъ по табели обмундированія, утвержденной 10-го августа 1864 г., личныхъ съ длинными голенищами сапогъ съ 1867 г., а до того года, вмѣсто личныхъ сапогъ, отпускать въ сіи команды армейскіе, или обыкновенные рабочіе сапоги, смотря по состоянію портовыхъ запасовъ,—и во 2-хъ, выдавать съ 1865 г. командамъ одно-башенныхъ броненосныхъ лодокъ, въ добавокъ къ постоянной обуви, по одной парѣ личныхъ сапогъ, съ назначеніемъ имъ двухгодоваго срока выслуги.

Объявляю объ этомъ по морскому вѣдомству къ исполненію.

№ 82. Павловскъ, 2 іюня 1865.

Высочайшимъ повелѣніемъ, объявленнымъ въ приказѣ военнаго министра отъ 14 сентября 1863 г. № 323, опредѣлено: женамъ и дѣтямъ нижнихъ чиновъ, находящихся на службѣ въ амурской и приморской областяхъ, производить провіантское довольствіе натурою, на слѣдующихъ основаніяхъ: а) семейства означенныхъ нижнихъ чиновъ, какъ во время слѣдованія, такъ и по прибытіи туда, доколѣ не будутъ имѣть возможности содержать себя собственнымъ хозяйствомъ, посредствомъ хлѣбопашества, огородовъ и садоводства, получаютъ: жены и сыновья отъ 7 до 14 лѣтняго возраста, а дочери отъ 7 до 10 лѣтъ, полную дачу провіанта; дѣти же этихъ нижнихъ чиновъ обоего пола моложе 7 лѣтъ—половинную; и б) дѣтямъ обоего пола означенныхъ нижнихъ чиновъ отпускъ денежнаго пособія прекращается доколѣ они будутъ получать провіантъ.

Государь Императоръ, согласно положенію комитета министровъ, Высочайше повелѣть соизволилъ: вышеизложенное постановленіе распространить на женъ и дѣтей нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, состоящихъ на службѣ въ сибирской флотиліи, во время нахожденія во внутреннемъ плаваніи и на берегу, съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ невозможности покрыть въ текущемъ 1865 г. предстоящій расходъ по довольствію провіантомъ семействъ нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, состоящихъ въ сибирской флотиліи, свободными остатками отъ смѣтнаго ассигнованія по § XXIII (сибир-

www.starieknigi.info

ские порты) смѣты морскаго министерства на 1865 годъ, недостающій кредитъ былъ испрошенъ обще установленнымъ порядкомъ чрезъ государственный совѣтъ.

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ надлежащему исполненію.

№ 83. Павловскъ, 5 іюня 1865.

производится, *за выслугу лѣтъ, и по экзамену*: корпуса морской артиллеріи унтеръ-офицеръ Петръ **Ломтевъ**, въ кондукторы того же корпуса.

назначаются: по кронштадтскому порту: помощникъ содержателя стараго и новаго такелажа, коллежскій регистраторъ Василій **Петраковъ**, содержателемъ при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ, вмѣсто провинціальнаго секретаря Александра **Сергѣева**, а сей послѣдній помощникомъ содержателя стараго и новаго такелажа,—оба съ 25-го минувшаго мая.

увольняется въ отпускъ, корпуса флотскихъ штурмановъ подпоручикъ Иванъ **Саламатинъ**, для излеченія болѣзни, внутри имперіи, на шесть мѣсяцевъ.

№ 84. Павловскъ, 8 іюня 1865.

По случаю увольненія начальника штаба кронштадтскаго порта, контръ-адмирала барона **Таубе**, по болѣзни, въ заграничный отпускъ, предписываю, на время его отсутствія, вступить въ исправленіе должности начальника штаба, младшему флагману балтійскаго флота, контръ-адмиралу **Ивашинцеву 1-му**.

производится, *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, корпуса морской артиллеріи унтеръ-офицеръ Константинъ **Никифоровъ**, въ кондукторы того же корпуса.

№ 85. Стрѣльна, 12 іюня 1865.

производятся: *за выслугу лѣтъ и по экзамену*: корпуса инженеръ-механиковъ юнкера: Иванъ **Куличенко**, Александръ **Грамматиковъ** и Николай **Фонъ-Эльснеръ**,—всѣ три въ кондукторы того же корпуса.

назначается, судостроитель въ бакинскомъ портѣ, корпуса корабельныхъ инженеровъ капитанъ Александръ **Делобедь**, старшимъ судостроителемъ при астраханскомъ портѣ.

увольняется въ отпускъ, старшій офицеръ корвета «Гридень», лейтенантъ Николай **Михайловъ 2-й**, для излеченія болѣзни, внутри имперіи, на два мѣсяца.

№ 86. Стрѣльна, 12 іюня 1865.

Государь Императоръ, въ 7-й день іюня, Высочайше повелѣть соизволилъ морскимъ нижнимъ чинамъ, заключеннымъ въ военно-

www.starieknigi.info

исправительную тюрьму, отпускать вмѣсто одной пары портянокъ по двѣ, какъ лѣтнихъ, такъ и зимнихъ.

О чемъ въ дополненіе приказа отъ 5-го ноября 1864 года № 145 объявляю по морскому вѣдомству.

№ 87. Стрѣльна, 15 іюня 1865.

назначаются, лейтенантъ Илларіонъ **Чайковскій 2-й**, помощникомъ завѣдывающаго кадромъ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ с.-петербургскаго порта, съ зачисленіемъ по флоту.

зачисляются на дѣйствительную службу, уволенный для службы на коммерческихъ судахъ, капитанъ 2-го ранга Дмитрій **Папаегоровъ**, съ назначеніемъ въ черноморскую флотилію.

переводится, гардемаринъ Анатолій **Оржецкій**, изъ балтійскаго флота въ каспійскую флотилію.

увольняются въ отпускъ, лейтенантъ Петръ **Годлевскій**, для излеченія болѣзни, внутри имперіи, на два мѣсяца.

№ 89. Стрѣльна, 19 іюня 1865.

назначаются: корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Николай **Кутыревъ**, содержателемъ лабораторіи и пороховаго погреба въ николаевскомъ портѣ, вмѣсто штабсъ-капитана артиллерійскихъ ротъ Христофора **Баркарева**; содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ с.-петербургскомъ портѣ, коллежскій регистраторъ Иванъ **Волковъ**, старшимъ сортовымъ содержателемъ при экипажескихъ магазинахъ въ этомъ же портѣ, съ 5-го сего іюня.

переводится, лейтенантъ Евгеній **Завалишинъ 4-й**, изъ балтійскаго флота въ каспійскую флотилію, съ зачисленіемъ въ 1-й каспійскій флотскій экипажъ.

увольняются въ отпускъ, корпуса инженеръ-механиковъ капитанъ Иванъ **Маюровъ**, для излеченія болѣзни, внутри имперіи, на четыре мѣсяца.

ПРИКАЗЪ

УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 88. С.-Петербургъ, 15 іюня 1865.

Возвратившись изъ заграничнаго отпуска, я вступилъ, съ Высочайшаго соизволенія, въ отправленіе должности управляющаго морскимъ министерствомъ.

О чемъ объявляю по морскому вѣдомству, для надлежащаго свѣдѣнія.

www.starieknigi.info

ЦИРКУЛЯРЫ ДЕПАРТАМЕНТОВЪ

ИНСПЕКТОРСКАГО.

№ 29. 28 мая 1865.

Адмиралтействъ-совѣтъ рѣшеніемъ по журналу 12-го сего мая (№ 2993-й) ст. 23975 постановилъ: назначаемымъ для промѣра зимою по льду нижнимъ чинамъ, за исключеніемъ юнкеровъ и унтеръ-офицеровъ корпусовъ 1-го класса, для которыхъ въ семъ случаѣ назначено особое довольствіе, производить вмѣсто заработныхъ денегъ и винныхъ порцій и сверхъ содержанія, опредѣленнаго имъ по штатамъ въ командахъ, особое прибавочное довольствіе, унтеръ-офицерамъ по 25 коп., а рядовымъ по 15 коп. въ сутки, считая время лишь дѣйствительнаго занятія работою по льду, съ тѣмъ, во 1-хъ, чтобы требующійся на это расходъ относимъ былъ на соотвѣтствующую статью смѣты коммисаріатскаго департамента морскаго министерства, и во 2-хъ, чтобы теплая одежда отпускалась означеннымъ нижнимъ чинамъ на основаніи приказа управляющаго морскимъ министерствомъ отъ 23 августа 1864 г. № 111, наравнѣ съ строевыми чинами флотскихъ экипажей, назначаемыми для портовыхъ работъ.

О таковомъ постановленіи адмиралтействъ-совѣта инспекторскій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и руководству.

№ 30. 29 мая 1865.

Въ доставляемыхъ отъ командъ въ военно-исправительную тюрьму морскаго вѣдомства письменныхъ свѣдѣніяхъ на заключенныхъ, не всегда означается цѣнность утраченныхъ заключенными казенныхъ вещей, каковое свѣдѣніе для тюремнаго хозяйства необходимо.

Вслѣдствіе сего инспекторскій департаментъ, по приказанію г. временно-управляющаго морскимъ министерствомъ, вмѣняетъ въ обязанность всѣмъ начальникамъ включать непремѣнно это свѣдѣніе въ отсылкѣ заключенныхъ въ тюрьму.

№ 31. 1 іюня 1865.

Зачисляется, корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщикъ Валеріанъ **Казариновъ 4-й**, въ 8-й флотскій экипажъ.

Переводится, корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ Николай **Нозиковъ 2-й**, изъ 9-го въ 3-й флотскій экипажъ.

www.starieknigi.info

№ 32. 15 іюня 1865.

зачисляются: капитанъ 1-го ранга Иванъ **Жеребцовъ 1-й**, въ 8 флотскій экипажъ; корпуса инженеръ-механиковъ кондукторы: Андрей **Кайренъ**, Владиславъ **Довгялло** и Константинъ **Худяковъ**, всѣ три во 2-й каспійскій флотскій экипажъ; с.-петербургскаго портоваго экипажа поручикъ Афонасій **Александровъ 4-й**, въ штатъ военно-исправительной тюрьмы морскаго вѣдомства, съ зачисленіемъ по портовымъ экипажамъ.

ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО.

№ 27. 17 мая 1865.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что въ *Ботническомъ* заливѣ въ *Улеборгской* лоцманской дистанціи, вновь открыты и обставлены предостерегательными знаками слѣдующія мели:

А) Въ *станціи Стуббенъ*:

1) *Гирсгрундетъ*, 17 футовая банка, находится отъ башни Стуббенъ на NtW, въ разстояніи $^1/_2$ ит. мили; ограждена вѣхою съ краснымъ флагомъ и съ бѣлымъ по срединѣ квадратомъ.

2) *Дунтенъ*, 18 футовая банка, находится отъ башни Стуббенъ на SWtS$^2/_3$W въ разстояніи $2^1/_2$ ит. миль; ограждена вѣхою съ флагомъ, горизонтально раздѣленнымъ на красную и бѣлую полосы.

3) *Хельскатанъ*, 16 футовая банка, находится отъ сѣверной оконечности западнаго Свартэнъ въ разстояніи $^1/_3$ ит. мили; при ней поставленъ шестъ съ голикомъ.

4) *Даксгрундетъ*, 5 футовая банка, находится отъ сѣверной оконечности западнаго Свартэнъ въ разстояніи $^1/_3$ ит. мили; при ней поставленъ шестъ съ голикомъ.

5) *Унгсреветъ*, 5 футовый каменистый рифъ, находящійся близъ грузоваго мѣста Оравайсъ, простирается отъ сѣвернаго берега островка Нюловасъ на NNW$^1/_2$ W въ $^1/_3$ ит. мили и оканчивается бугоркомъ; при немъ поставленъ шестъ съ голикомъ.

Б) Въ *станціи Сторкрасели*:

1) *Эмпери*, 8 футовая банка, находится при сѣверномъ входѣ съ моря къ городу Брагестадту; лежитъ отъ башни Исо-Красели на NWtN$^1/_4$W въ $4^1/_3$ ит. миль; ограждена вѣхою съ бѣлымъ флагомъ и съ краснымъ квадратомъ по срединѣ.

2) *Бэрни*, 10 футовая банка, находится при томъ же входѣ и лежитъ отъ башни Исо-Красели на NtW въ $2^4/_2$ ит. миляхъ; ограж-

www.starieknigi.info

дена вѣхою съ краснымъ флагомъ и съ бѣлымъ квадратомъ по срединѣ.

3) *Сіуренсъ*, 14 футовый рифъ, находится при входѣ съ юга къ Брагестадту и лежитъ отъ башни Исо-Красели на WtS въ $1^1/_4$ ит. мили; оконечность рифа ограждена вѣхою съ бѣлымъ флагомъ.

В) Въ *станціи Маріяніеми*:

1) *Силаканенъ*, прибрежный каменный рифъ, простирающійся отъ мыса Маріяніеми на WtS, будетъ огражденъ вѣхою съ краснымъ флагомъ и съ бѣлымъ квадратомъ по срединѣ, которая поставится на глубинѣ 20 футъ.

2) *Паллонъ*, 10 футовая банка, находится отъ башни Маріяніеми на $N^1/_4O$ въ $4^3/_4$ ит. миляхъ; къ имѣющейся нынѣ съ юго-восточной стороны этой банки вѣхѣ съ краснымъ флагомъ, будетъ поставлена на сѣверо-западной ея оконечности еще другая вѣха, съ бѣлымъ флагомъ.

№ 28. 18 мая 1865.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что въ *Черномъ* морѣ, для показанія входа въ *Днѣстровскій* лиманъ, поставлены слѣдующіе предостерегательные знаки: а) при входѣ съ моря, *три бакана*—два красныхъ съ южной стороны фарватера, а одинъ черный съ сѣверной; б) далѣе къ сѣверу, до города Аккермана, *три вѣхи* съ цилиндрическими клѣтками на глубинѣ 6 футъ; изъ нихъ: черная вѣха по восточную сторону фарватера, къ NO отъ мыса Кишлы; красная, по западную сторону фарватера, у шабской отмели, и красная, по западную же сторону фарватера, у сѣвернаго фонтана.

№ 29. 18 мая 1865.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что въ *Финскомъ* заливѣ, при входѣ съ моря на *свеаборскій* рейдъ, у 27 футовой банки *Сытина*, вмѣсто вѣхи съ крестомъ и съ флагомъ краснымъ съ бѣлымъ вдоль, будетъ поставленъ въ навигацію сего года, въ видѣ опыта, баканъ изъ плетенаго камыша. Баканъ этотъ будетъ выкрашенъ двумя горизонтальными полосами, бѣлою и красною, а надъ баканомъ будетъ утвержденъ флагъ бѣлый съ краснымъ вдоль.

№ 30. 21 мая 1865.

Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ циркуляру своему отъ 20 апрѣля сего года за № 23, объявляетъ по морскому вѣдомству, что русское каботажное судно, затонувшее въ *Днѣпровскомъ* лиманѣ на отмели, идущей отъ кинбурнскаго берега, противъ Чуфутовой балки, на глубинѣ 11 футъ, нынѣ снято съ мели.

www.starieknigi.info

№ 31. 22 мая 1865.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что въ настоящее время будутъ углубляться землечерпательными машинами нѣкоторыя мѣста на *фарватерѣ* рѣки *большой Невы*, а потому для безопаснаго плаванія, всѣ суда должны имѣть въ виду слѣдующее:

1) Когда начнутся работы по углубленію, тогда два черные бакана за №№ VIII и IX будутъ переставлены къ югу, на край участка, предполагаемаго для углубленія; а между этими двумя баканами, на линіи ихъ, будутъ поставлены шесты съ двумя голиками, краснымъ и чернымъ, для означенія, что суда не должны заходить сѣвернѣе этихъ бакановъ и голиковъ.

2) Когда же начнется углубленіе части фарватера къ NO отъ маяка, то двѣ крайнія, красныя вѣхи тоже будутъ перенесены къ югу на край участка, предполагаемаго для углубленія; а на линіи двухъ этихъ вѣхъ будутъ также поставлены шесты съ голиками краснаго и чернаго цвѣта.

3) Вообще каждое судно, при проходѣ въ вѣхахъ, должно имѣть лоцмана, и при томъ, идя въ узкостяхъ малымъ ходомъ, обращать вниманіе на лежащіе по фарватеру томбуи отъ якорей, завезенныхъ съ землечерпательныхъ машинъ въ разныя стороны.

№ 32. 31 мая 1865.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что для облегченія плаванія при выходѣ изъ рѣки *большой Невы* на *большой невскій фарватеръ*, вмѣсто синей вѣхи, ставившейся у юго-восточной оконечности *Синефлагской* мели, при устьѣ рѣки *Невы*, въ настоящее время, поставленъ, на томъ же мѣстѣ, баканъ, окрашенный черными и бѣлыми вертикальными полосами, шириною каждая до 3-хъ дюймовъ, и имѣющій на вершинѣ синій флагштокъ съ синимъ флагомъ. Баканъ этотъ поставленъ только временно, до изготовленія новаго бакана большихъ размѣровъ, о чемъ будетъ въ свое время объявлено циркуляромъ.

№ 33. 31 мая 1865.

Получивъ нынѣ изъ департамента внутреннихъ сношеній министерства иностранныхъ дѣлъ, доставленные нашимъ посломъ въ Лондонѣ, рисунки англійскаго военнаго флага во всѣхъ его измѣненіяхъ, а также въ русскомъ переводѣ два циркуляра великобританскаго адмиралтейства по тому же предмету, гидрографическій департаментъ имѣетъ честь сдѣлать ихъ извѣстными по морскому вѣдомству, въ прилагаемыхъ при этомъ копіяхъ съ рисунковъ и циркуляровъ.

www.starieknigi.info

(Отличительные флаги и вымпелы).

9-го іюля 1864. Относительно главы 4, раздѣла II, статьи I королевскаго положенія о классификаціи и рангахъ флагмановъ, ея величество, приказомъ, даннымъ въ совѣтѣ, повелѣть соизволила: отмѣнить классификацію флагмановъ, подъ наименованіями красной, бѣлой и синей эскадры, и впредь установить нижеслѣдующія правила относительно отличительныхъ флаговъ и цвѣтовъ.

Гл. 2. разд. IX «Отличительные флаги».

Ст. 4, 5 и 6. Адмиралы, вице-адмиралы и контръ-адмиралы будутъ впредь носить бѣлый флагъ съ краснымъ на немъ крестомъ Св. Георгія, на топѣ гротъ, форъ, или крюйсъ-брамстеньги.

Ст. 7. На катерахъ, тендерахъ и судахъ, имѣющихъ менѣе трехъ мачтъ, вице-адмиральскій флагъ будетъ отличаться краснымъ шаромъ, помѣщеннымъ въ верхней части флага около флагштока, а контръ-адмиральскій флагъ двумя такими шарами.

Разд. X. «Отличительные вымпелы».

Ст. 1. Коммодоры 1-го класса будутъ носить бѣлый брейдъ-вымпелъ съ краснымъ въ немъ крестомъ Св. Георгія, на топѣ гротъ-брамстенги.

Ст. 2. Коммодоры 2-го класса будутъ носить такой же брейдъ-вымпелъ на топѣ форъ-брамстенги.

Когда два или нѣсколько судовъ королевскаго флота одновременно находятся въ портѣ или на рейдѣ, на кораблѣ старшаго изъ командующихъ офицеровъ имѣетъ быть поднятъ малый брейдъ-вымпелъ (бѣлый съ крестомъ Св. Георгія) на топѣ крюйсъ-брамстенги.

Ст. 1. Когда сойдутся вмѣстѣ нѣсколько коммодоровъ 1-го класса, младшій коммодоръ долженъ носить такой отличительный знакъ или вымпелъ, какой главный командиръ (или старшій командующій офицеръ) прикажетъ по праву, ему предоставленному статьею 8, разд. IX, гл. 2.

На катерахъ и тендерахъ вымпелъ коммодоровъ 2-го класса будетъ отличаться краснымъ шаромъ, помѣщеннымъ въ верхней части вымпела около мачты.

Ст. 3. Хвостъ вымпела на судахъ флота ея величества будетъ впредь бѣлый.

Раздѣлъ XI. «Цвѣта во флотѣ».

Ст. 1. Всѣ военные корабли ея величества, находясь на службѣ, будутъ имѣть кормовой флагъ бѣлый, съ краснымъ Георгіевскимъ

www.starieknigi.info

крестомъ и съ изображеніемъ соединеннаго флага (union jack) въ верхней части.

Разд. XII. «Цвѣта для судовъ, непринадлежащихъ къ флоту».

Ст. 2. Корабли и суда, употребляемыя по какой либо казенной надобности, будутъ поднимать синій кормовой флагъ и синій малый флагъ съ изображеніемъ въ немъ соединеннаго флага (union), какъ предписано указанною (2-ю) статьею, съ замѣною только, когда указаны въ оной цвѣта, краснаго цвѣта синимъ.

Синій кормовой флагъ и соединенный гюйсъ (union jack) съ бѣлымъ бортомъ, могутъ поднимать корабли и суда, командуемые офицерами королевскихъ резервныхъ морскихъ силъ, когда они притомъ и въ другихъ отношеніяхъ удовлетворяютъ условіямъ, требуемымъ для пользованія этимъ преимуществомъ (см. циркуляръ № 33, отъ 3-го августа 1864).

Ст. 1. Красный кормовой флагъ и соединенный гюйсъ (union jack) съ бѣлымъ бортомъ, остаются по прежнему (какъ предписано статьею 2-ю) національными флагами для всѣхъ прочихъ великобританскихъ судовъ, за исключеніемъ яхтъ и тѣхъ другихъ судовъ, которымъ лорды адмиралтейства будутъ дозволять поднимать особые отличительные флаги.

Всѣ постановленія, непротиворѣчащія настоящимъ, остаются въ полной силѣ.

СИНІЙ ФЛАГЪ.

(*Флагъ резервнаго флота*).

Великобританскимъ купеческимъ судамъ, находящимся подъ командою офицеровъ королевскаго резервнаго флота и удовлетворяющимъ нижеслѣдующимъ условіямъ, дозволяется поднимать синій флагъ флота ея величества.

Условія.

1) Вмѣстительность судна паруснаго должна быть не менѣе 800 тоннъ; а парохода—валовая, не менѣе 1000 тоннъ.

2) Командиръ судна и старшее по немъ лицо должны быть изъ офицеровъ резервнаго флота.

3) Эти офицеры должны быть дѣйствительно начальниками судна, назначенными на рейсъ, и значиться въ этомъ качествѣ въ экипажномъ спискѣ.

4) Одна треть экипажа должна быть изъ матросовъ королевскаго резервнаго флота.

www.starieknigi.info

5) Прежде чѣмъ судно можетъ поднять синій флагъ, оно должно быть снабжено патентомъ на то отъ адмиралтейства.

Примѣчаніе 1. Судамъ, неудовлетворяющимъ выше прописаннымъ условіямъ, если только это не произошло вслѣдствіе смертныхъ случаевъ или другихъ обстоятельствъ, независящихъ отъ воли судохозяевъ, дальнѣйшее употребленіе синяго флага воспрещается.

Примѣчаніе 2. a) Если судохозяевами устроены на суднѣ крюйтъ-камеры, то, по ихъ просьбѣ, будутъ оному отпускаться военные снаряды въ количествѣ, опредѣленномъ приложеннымъ *у сего спискомъ*.

b) Судохозяева должны ручаться за то, что имѣющій команду надъ судномъ офицеръ резервнаго флота будетъ заботиться о сбереженіи пушекъ, военныхъ снарядовъ и аммуниціи, и что пушки и военные снаряды будутъ возвращены по возможности въ хорошемъ состояніи, тѣмъ порядкомъ и въ то мѣсто и время, какъ прикажетъ адмиралтейство.

c) Предоставляется на усмотрѣніе судохозяевъ держать на суднѣ пушки или не держать ихъ; но тѣмъ офицерамъ и матросамъ, которые въ теченіе года вышли изъ какого либо порта соединеннаго королевства и имѣли ученья на судахъ, снабженныхъ пушками и плавающихъ подъ синимъ флагомъ, будетъ оказываться льгота относительно ученья. Такіе офицеры и матросы будутъ подвергаться только двухдневному ученью, для инспекціи, на одномъ изъ учебныхъ кораблей ея величества, и, въ случаѣ удовлетворительнаго результата инспекціи, будутъ освобождаться отъ дальнѣйшей явки на ученье въ томъ году.

d) Офицерамъ, командующимъ кораблями королевскаго флота, при встрѣчѣ съ купеческими судами, плавающими подъ синимъ флагомъ, предоставляется право, при удобномъ случаѣ, посѣщать эти суда и удостовѣряться въ точномъ соблюденіи вышеизложенныхъ условій; при этомъ требуется, однако, чтобы первый былъ рангомъ старше офицера резервнаго флота.

Примѣчаніе 3. Прошенія о позволеніи поднимать синій флагъ будутъ препровождаться въ адмиралтейство лордами членами торговаго комитета при тайномъ совѣтѣ, которые составятъ правила касательно порядка производства дѣла.

Списокъ пушкамъ и военнымъ снарядамъ, которые будутъ отпускаться отъ правительства купеческимъ судамъ резервнаго флота, упоминаемый въ циркулярѣ № 33 отъ 3-го августа 1864 года.

Число.	
2	Пушки 32 фунтовыя, вѣсомъ въ 42, 32 или 25 центнеровъ, со стойками и пробками.

www.starieknigi.info

Пушечные станки.

Клинья, обыкновенные, или Гарди, смотря по тому, какіе имѣются въ запасѣ.

Военные снаряды.

40	Картузовъ (байковыхъ, наполненныхъ, 4, 3 или $2^1/_2$ фунтовыхъ, по калибру пушки)	На каждую пушку
40	Ядеръ	
100	Фрикціонныхъ трубокъ (перяныхъ)	

Артиллерійскія принадлежности.

Обложенные внутри металломъ полуящики (для пороха) съ ключами.
2 Кожаныхъ кокора для картузовъ.
2 Шнурка къ ударнымъ молоткамъ.
2 Пробки для затыканія запала.
3 Банника въ парусинныхъ чехлахъ.
3 Протравника.
3 Прибойника.
1 Пыжевникъ.

Означенные предметы будутъ отпускаться каждому вооруженному судну; но пыжи, пушечные брюки, тали и ганшпуги должны быть отъ самихъ судохозяевъ. Пушечные брюки должны быть $7^1/_2$ дюймовые, въ 30 футовъ длины. Боковыя тали $2^1/_2$ дюймовыя, въ 48 футовъ длины; заднія же $2^1/_2$ дюймовыя въ 62 фута длины. Блоки къ нимъ 8 дюймовыя, съ 3 дюймовыми стропами.

Расходъ снарядовъ долженъ быть записываемъ въ шканечный журналъ и капитанъ судна обязанъ дать въ оныхъ отчетъ, прежде чѣмъ будетъ разрѣшенъ новый отпускъ.

Для практическихъ упражненій полагается по четыре боевыхъ выстрѣла на человѣка въ годъ.

№ 34. 10 іюня 1865.

Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ циркуляру своему отъ 22 мая сего года № 31, объявляетъ по морскому вѣдомству, что при производствѣ работъ землечерпательными машинами, или стоянкѣ этихъ машинъ на большомъ невскомъ фарватерѣ, во время тумана, для предупрежденія плавающихъ судовъ, упомянутыя машины будутъ подавать чрезъ каждыя 30 секундъ сигналы паровыми свистками, звукъ которыхъ будетъ продолжаться 15 секундъ.

№ 35. 12 іюня 1865.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что для показанія средняго гриничскаго времени судамъ, же-

www.starieknigi.info

лающимъ опредѣлить или повѣрить состояніе и ходъ хронометровъ на кронштадтскомъ рейдѣ, въ продолженіе навигаціи, ежедневно, кромѣ воскресныхъ дней, съ мачты морскаго телеграфа падаетъ шаръ въ слѣдующіе три момента средняго гриничскаго времени:

1) За минуту до полдня, т. е. въ	11ч	59с	0м,0	Средняго гриничскаго времени (*).
2) Въ полдень	—	0	0	0,0	
3) Минуту спустя послѣ полдня —	0	1	0,0	

Для предваренія вниманія наблюдателей, за 5 минутъ до перваго момента шаръ поднимается до половины флагштока, а за полминуты до каждаго изъ трехъ моментовъ поднимается до мѣста.

Сверхъ сего, въ продолженіе всего года, моментъ средняго кронштадтскаго полдня показывается ежедневно паденіемъ шара, поднимаемаго до мѣста за 5 минутъ до полдня.

Кронштадтъ: широта 59° 59′ 23″,9 N.
долгота 1ч 59 3с,3 O отъ Гринича.

№ 36. 12 іюня 1865.

Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ циркуляру своему отъ 10-го октября 1864 года № 156, объявляетъ по морскому вѣдомству, что башня Вормскаго маяка, при входѣ въ Моонзундъ, нынѣ окрашена бѣлою, а крыша зеленою краскою.

№ 37. 12 іюня 1865.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что, по окончаніи работъ по углубленію рѣки западной Двины и по спадѣ весеннихъ водъ, ординарная глубина фарватера на барѣ при входѣ въ рѣку Двину оказалась 15 футовъ, а на фарватерѣ рѣки отъ устья до города Риги 14½ футовъ; направленіе же фарватера на барѣ то же, что и въ прошедшемъ году, т. е. отъ SO къ NW магнитнымъ.

№ 38. 12 іюня 1865.

Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ циркуляру своему отъ 31 марта сего года за № 12, объявляетъ по морскому вѣдомству, что означенный въ томъ циркулярѣ баканъ съ колоколомъ системы Герберта, 31 мая сего года поставленъ, для опыта, у новой мели, на ревельскомъ рейдѣ, на глубинѣ 8½ сажень, грунтъ крупный песокъ, согласно даннымъ, означеннымъ въ упомянутомъ циркулярѣ.

(*) Эти моменты бываютъ въ исходѣ 2-го часа мѣстнаго кронштадтскаго времени.

www.starieknigi.info

№ 39. 16 іюня 1865.

Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ циркуляру своему отъ 10 октября 1864 года за № 154, объявляетъ по морскому вѣдомству, что въ Рижскомъ заливѣ открыто освѣщеніе слѣдующихъ двухъ маяковъ: *Вердерскаго* и *Кюнскаго*.

1) *Вердерскій маякъ* находится на западномъ мысѣ острова того же имени, при входѣ въ Моонзундъ. Огонь маяка *постоянный, бѣлаго* и *краснаго* цвѣта, возвышается надъ уровнемъ моря на 94, а отъ основанія на 83 фута англійскихъ и имѣетъ математическій горизонтъ 11,2 ит. мили. *Бѣлый* огонь освѣщаетъ часть горизонта отъ SO 16° черезъ S до SW 18° и указываетъ безопасный проходъ между мелями, выдавшимися отъ острова Моона и лифляндскаго берега, а *красный* огонь, освѣщая отъ SW 18°, черезъ W до NW 42°, опредѣляетъ границу входа въ Моонзундъ съ западной его стороны и освѣщаетъ, кромѣ мелей острова Моона, и южную половину Моонзунда, для избранія якорнаго мѣста, такъ какъ дальнѣйшее плаваніе по этому проливу въ ночное время невозможно.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, третьяго разряда.

Башня маяка чугунная, темно-коричневаго цвѣта, а крыша зеленаго цвѣта.

Географическое положеніе маяка въ широтѣ 58° 33′ 58″ N, долготѣ 23° 31′ 20″ O отъ Гринича.

Кюнскій маякъ находится на южной оконечности острова того же имени въ Рижскомъ заливѣ, передъ входомъ въ Перновскую губу.— Огонь его *вертящійся, бѣлаго* цвѣта, показывающій проблески черезъ каждую *полуминуту*. Онъ находится на возвышеніи надъ уровнемъ моря на 92,5, а отъ основанія на 83 англ. фута, и имѣя математическій горизонтъ на 11 итальянскихъ миль, видѣнъ вокругъ горизонта и служитъ судамъ для входа въ Перновскую губу, и также изъ Рижскаго залива въ Моонзундъ.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, третьяго разряда.

Башня чугунная, окрашена красною, а крыша зеленою краскою.

Географическое положеніе маяка въ широтѣ 58° 5′ 50″ N, долготѣ 23° 59′ 34″ O отъ Гринича.

Маякъ Кюно устроенъ на SO 42° въ разстояніи 9 сажень отъ стараго знака Кюно, который теперь уничтоженъ.

Всѣ направленія показаны истинныя.

№ 40. 16 іюня 1865.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что на восточномъ кронштадтскомъ рейдѣ затонула полулодка съ мелкимъ камнемъ, отъ южнаго военнаго угла на NO 46° 45′ по истинному компасу, въ 1 верстѣ 430 сажень, на глубинѣ 9¼ футъ;

www.starieknigi.info

глубина надъ полулодкою отъ 8 до 1 фута; положеніе ея NW и SO 18° по истинному компасу.—Для означенія этого затонувшаго судна, поставлены два шеста съ голиками: по южную сторону красный голикъ разструбомъ внизъ, а по сѣверную бѣлый голикъ разструбомъ вверхъ. Длина судна 8 сажень, а разстояніе между голиками 10 сажень.

№ 41. 16 іюня 1865.

Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ циркулярамъ своимъ отъ 22 мая и 10 іюня сего года №№ 31 и 34, объявляетъ по морскому вѣдомству, что съ приступленіемъ къ работамъ по углубленію большаго невскаго фарватера землечерпательными машинами, найдено необходимымъ провести фарватеръ для прохода судовъ немного южнѣе обыкновеннаго фарватера, вслѣдствіе чего всѣ вѣхи и баканы передвинуты южнѣе отъ своихъ прежнихъ мѣстъ.

Но какъ нѣкоторыя изъ судовъ, не смотря на то, что недолжны переходить бара между вѣхами и баканами безъ лоцмана и что они сидятъ въ водѣ болѣе чѣмъ глубина на барѣ, высота которой показывается на доскахъ, выставляемыхъ на плавучемъ маякѣ и на невской брантвахтѣ,—идутъ на фарватеръ безъ лоцмана, чрезъ что становятся на мель и тѣмъ заграждаютъ фарватеръ для прохода другимъ судамъ, то въ предупрежденіе мореплавателямъ объявляется, что если, вопреки сдѣланнымъ предупрежденіямъ, они не возьмутъ лоцмана и станутъ на фарватерѣ на мель, то на основаніи Высочайше утвержденнаго положенія адмиралтействъ-совѣта, объявленнаго при циркулярномъ предписаніи инспекторскаго департамента морскаго министерства отъ 11 октября 1857 года № 189, подвергнутся штрафу по 25 руб. сер. съ каждаго судна, безъ различія націй и размѣровъ судовъ.

Кромѣ этого, для избѣжанія стѣсненія плаванія большимъ невскимъ фарватеромъ, во время производства работъ землечерпательными машинами, лоцмана должны направлять мелкосидящія грузовыя суда на галерный фарватеръ и всѣ буксирные пароходы, при проходѣ въ вѣхахъ, должны имѣть на буксирѣ не болѣе двухъ судовъ.

КАНЦЕЛЯРІЯ МИНИСТЕРСТВА.

№ 9. 19 мая 1865.

На основаніи ст. 1611-й ч. 1-й т. X св. зак. гражд. (изд. 1857 г.) и 1-го примѣч. къ 678 ст. 3-й кн. 4-й ч. св. воен. пост. (изд. 1859 г.), подрядчикамъ выдаются копіи съ свидѣтельствъ гражданскихъ палатъ на принятыя въ залогъ не въ полной оцѣночной суммѣ имущества ихъ, для представленія свободной части по дру-

www.starieknigi.info

гимъ подрядамъ; при чемъ о таковой выдачѣ дѣлается соотвѣтствующая надпись на подлинныхъ свидѣтельствахъ.

Такъ какъ на основаніи 92-й ст. правилъ счетоводства для распорядительныхъ управленій, залоги лицъ, принявшихъ подрядъ, передаются, подобно другимъ депозитамъ, на храненіе въ подлежащее казначейство, то распорядительнымъ управленіямъ приходится составлять всякій разъ особую ассигновку для истребованія изъ казначейства свидѣтельства, когда, по причинѣ освобожденія части залога, предстоитъ необходимость сдѣлать на свидѣтельствѣ соотвѣтствующую надпись.

По соглашенію съ государственнымъ контролеромъ, г. временноуправляющій морскимъ министерствомъ изволилъ признать необходимымъ, въ устраненіе вышеизложенныхъ неудобствъ, постановить, чтобы означенныя свидѣтельства гражданскихъ палатъ, какъ неимѣющія характера денежныхъ знаковъ, хранились въ самыхъ учрежденіяхъ морскаго вѣдомства.

Объ этомъ канцелярія морскаго министерства честь имѣетъ объявить по морскому вѣдомству, для руководства.

№ 10. 22 мая 1865.

По приказанію г. управляющаго морскимъ министерствомъ, на разсмотрѣніе адмиралтействъ-совѣта былъ внесенъ вопросъ о томъ, въ какой степени согласенъ съ общимъ духомъ законовъ о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ, употребляемый въ нѣкоторыхъ случаяхъ хозяйственными учрежденіями морскаго вѣдомства, порядокъ предоставленія подряда тому неучаствовавшему на торгахъ лицу, котораго цѣна открыта ко дню торга чиновникомъ особыхъ порученій и оказывается ниже послѣдней, состоявшейся на торгахъ, при чемъ самые торги считаются несостоявшимися.

По обсужденіи этого вопроса въ засѣданіи 14-го апрѣля сего года адмиралтействъ-совѣтъ нашелъ, что предоставленіемъ подряда, при торгахъ посредствомъ однихъ запечатанныхъ объявленій, лицу, объявившему цѣну чиновнику особыхъ порученій, а не формальнымъ порядкомъ, ни въ какомъ случаѣ не можетъ имѣть мѣста, потому что законъ (ст. 1930 т. X ч. I) безусловно обязываетъ оставлять торгъ за тѣмъ, кто съ соблюденіемъ установленныхъ правилъ объявилъ выгоднѣйшую цѣну, когда она достигаетъ цѣны казенной. Но при производствѣ изустныхъ торговъ предоставлено мѣсту или лицу, ихъ производящему, право не утверждать торговъ за предложившимъ низшую цѣну, если, по собственному соображенію, оно убѣдится, что цѣна эта для казны невыгодна (ст. 1891). Въ такомъ случаѣ, по объявленіи торговъ несостоявшимися, мѣсто, ихъ производившее, имѣя, по ст. 1891 ч. I т. X св. зак. гр., право обра-

www.starieknigi.info

титься къ другимъ законнымъ мѣрамъ, можетъ, согласно ст. 1894 тѣхъ же законовъ, распорядиться вообще по своему усмотрѣнію, а слѣдовательно и предоставить подрядъ, буде считаетъ это выгоднымъ, пріисканному чиновникомъ особыхъ порученій лицу, заключивъ съ нимъ договоръ на законномъ основаніи. При этомъ, однако, надлежитъ принимать за правило, что чиновникъ, пріискавшій цѣну, не долженъ являться на торги въ числѣ конкуррентовъ, лично или посредствомъ подачи конверта, заключающаго въ себѣ эту цѣну, ибо это было бы несогласно съ закономъ (ст. 1789 и прим.), такъ какъ онъ не можетъ быть разсматриваемъ, какъ повѣренный того, кого онъ пріискалъ, объявленная имъ въ конвертѣ цѣна не есть формальное объявленіе цѣны со стороны отсутствующаго и найденнаго имъ лица, и потому конвертъ чиновника не имѣетъ предъ закономъ никакого значенія. Такимъ образомъ принятіе предложенія чиновника было бы равносильно принятію послѣ окончанія торговъ новаго предложенія, каковое дѣйствіе запрещается 1862 и 1940 ст. X т. ч. I, а также положеніемъ адмиралтействъ-совѣта 11-го декабря 1853 г., коимъ возбраняется принимать прошенія послѣ окончанія торговъ, съ объявленіемъ пониженной цѣны противъ состоявшейся на торгахъ. Изъ вышеизложеннаго видно, что разсмотрѣнный нынѣ порядокъ предоставленія подряда или поставки лицу, объявившему цѣну чиновнику особыхъ порученій, какъ дѣйствіе, вытекающее изъ права, по невыгодности изустныхъ торговъ, считать ихъ несостоявшимися и прибѣгать къ другимъ мѣрамъ, не противорѣчитъ существующимъ постановленіямъ; но при этомъ чиновникъ, открывшій цѣну, долженъ быть устраненъ отъ всякаго въ торгахъ участія, которое вводило бы его въ число торгующихъ лицъ.

Вышеизложенное положеніе адмиралтействъ-совѣта канцелярія морскаго министерства имѣетъ честь объявить по морскому вѣдомству для надлежащаго руководства и исполненія.

№ 11. 27 мая 1865.

Изъ отзывовъ нѣкоторыхъ учрежденій морскаго вѣдомства оказывается, что несвоевременное доставленіе на ревизію отчетныхъ вѣдомостей о денежныхъ оборотахъ происходитъ отъ того, что изъ кассъ министерства финансовъ такія же вѣдомости присылаются въ учрежденія для сличенія не въ тотъ срокъ, который назначенъ ст. 13 дополнительныхъ правилъ о порядкѣ производства государственныхъ расходовъ и объ отчетности по оборотамъ морскаго вѣдомства.

Вслѣдствіе сего г. временно-управляющій морскимъ министерствомъ, относя своевременное полученіе изъ кассъ министерства финансовъ отчетныхъ вѣдомостей на заботливость самихъ учрежде-

www.starieknigi.info

ній морскаго вѣдомства, поручаетъ имъ, въ случаѣ неполученія этихъ вѣдомостей въ установленный срокъ, немедленно входить въ сношеніе съ кассами о скорѣйшемъ доставленіи ихъ; въ случаѣ же дальнѣйшей за тѣмъ медленности сообщать по принадлежности департаменту государственнаго казначейства или мѣстнымъ казеннымъ палатамъ; но если и за тѣмъ вѣдомости не будутъ въ то же время доставлены, то объ этомъ увѣдомлять канцелярію морскаго министерства.

О вышеизложенномъ канцелярія морскаго мистерства честь имѣетъ объявить по морскому вѣдомству для надлежащаго, до кого касается, исполненія.

№ 12. 5 іюня 1865.

На основаніи 473 ст. III т. св. зак. и прим. къ ней по продолж. 1863 г., чиновники, при отправленіи къ должностямъ, имѣютъ право получать впередъ за треть года жалованье, съ возвратомъ его въ казну посредствомъ ежемѣсячныхъ вычетовъ $^1/_3$ слѣдующаго имъ содержанія. Такія выдачи дѣлаются управленіями изъ смѣтныхъ назначеній на содержаніе личнаго состава служащихъ и имѣютъ характеръ ссуды. Но при этомъ жалованье, выдаваемое впередъ за треть года изъ смѣтнаго назначенія текущаго года, возвращается въ казну частію въ слѣдующемъ году, слѣдовательно кредитъ текущаго года уменьшается на ту сумму, которая возвратится въ слѣдующемъ году, отчего можетъ произойдти недостатокъ кредита текущаго года, назначаемаго на содержаніе личнаго состава управленія на основаніи существующихъ штатовъ.

Для устраненія вышеозначеннаго неудобства, по соглашенію министра финансовъ съ управляющимъ морскимъ министерствомъ и государственнымъ контролеромъ, установлено, чтобы выдачи на основаніи 473 ст. III т. св. зак., впередъ за треть года жалованья производить не изъ смѣтныхъ назначеній на содержаніе личнаго состава служащихъ, а изъ суммы, назначаемой на экстраординарныя по губерніямъ надобности (§ 19 ст. 1 смѣты департамента государственнаго казначейства), съ тѣмъ, чтобы возвращаемыя посредствомъ вычетовъ суммы записывались по книгамъ поступленіемъ въ государственные доходы (§ 6 ст. 1 смѣты того же департамента).

Вслѣдствіе сего г. временно-управляющій морскимъ министерствомъ изволилъ приказать, чтобы всѣ учрежденія морскаго вѣдомства, какъ центральныя, такъ и портовыя, съ требованіями, на основаніи вышеприведенной статьи, отпуска впередъ за треть года жалованья обращались первыя въ министерство финансовъ по департаменту государственнаго казначейства, а послѣднія въ казенныя палаты, увѣдомляя вмѣстѣ съ тѣмъ о таковыхъ распоряже-

www.starieknigi.info

ніяхъ тѣ управленія, въ вѣдомство коихъ поступаютъ лица, получающія впередъ жалованье.

О вышеизложенномъ канцелярія морскаго министерства честь имѣетъ объявить по морскому вѣдомству для исполненія.

КОММИСАРІАТСКАГО.

№ 7. 16 іюня 1865.

Коммисаріатскій департаментъ морскаго министерства имѣетъ честь объявить по балтійскому вѣдомству, что на текущій 1865 годъ установлены слѣдующія цѣны:

I. На провіантъ, отпускаемый изъ морскихъ магазиновъ въ постороннія вѣдомства за деньги, по портамъ:

С.-петербургскому: за куль муки *пять* руб. *шестьдесятъ* коп. и за четверть крупъ *шесть* руб. *шестьдесятъ* коп.

Кронштадтскому: за куль муки *пять* руб. *восемьдесятъ три съ половиною* коп. и за четверть крупъ *шесть* руб. *восемьдесятъ три съ половиною* коп.

Ревельскому: за куль муки *шесть* руб. *одна съ четвертью* коп. и за четверть крупъ *семь* руб. *одна съ четвертью* коп.

Свеаборгскому: за куль муки *пять* руб. *девяносто* коп. и за четверть крупъ *шесть* руб. *девяносто* коп.

II. На провіантъ экономическій, поступающій отъ морскихъ командъ въ магазины:

Для С.-Петербурга, Кронштадта, Ревеля и Свеаборга: за куль муки *четыре* руб. *девяносто* коп. и за четверть крупъ *пять* руб. *девяносто* коп.

и III. На провіантъ деньщичій, за который требуются деньги по балтійскому вѣдомству:

За куль муки *пять* руб. *двадцать пять* коп. и за четверть крупъ *шесть* руб. *двадцать пять* коп.

ПО УПРАВЛЕНІЮ ФЛОТА ГЕНЕРАЛЪ-АУДИТОРА.

Положеніе морскаго генералъ-аудиторіата по военно-судному дѣлу о матросѣ 2 статьи 11 флотскаго экипажа Хрисанфѣ Тропинѣ, сужденномъ по подозрѣнію въ грабежѣ.

Морской генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ дѣло сіе, нашелъ, что матросъ Тропинъ 15 іюля 1864 г. былъ задержанъ и представленъ въ полицію городовымъ унтеръ-офицеромъ Орловымъ, который при произведенномъ по сему дѣлу слѣдствіи подъ присягою показалъ, что, находясь означеннаго числа часовымъ у будки возлѣ

www.starieknigi.info

Бердова моста, онъ въ 3 часа по полудни узналъ отъ мастеровыхъ сосѣдняго завода, которыхъ указать не можетъ, что какой-то матросъ снимаетъ сюртукъ съ человѣка лежащаго въ пьяномъ видѣ на берегу канавы, вслѣдствіе чего онъ, Орловъ, подойдя къ тому мѣсту и заставъ тамъ матроса, оказавшагося впослѣдствіи Тропинымъ, спросилъ его, зачѣмъ онъ снялъ съ пьянаго сюртукъ. Замѣтя, что Тропинъ, бывшій самъ въ нетрезвомъ состояніи, сбивчиво отвѣчалъ на предложенный ему вопросъ, называя лежавшаго близь канавы своимъ двоюроднымъ братомъ и то Михаиломъ Ивановымъ, то Василіемъ Михайловымъ, онъ, Орловъ, отвелъ его въ кварталъ, гдѣ объявилъ, что свидѣтелями всего происходившаго были рядовой с.-петербургкаго портоваго экипажа Антонъ Весендинъ и дворовый человѣкъ Алексѣй Ивановъ. Изъ происходившей по дѣлу переписки оказалось, что человѣкъ, лежавшій въ безчувственномъ отъ пьянства состояніи на берегу канавы, былъ финляндскій уроженецъ Матсонъ, проживавшій передъ тѣмъ съ просроченнымъ видомъ въ г. Петергофѣ, но за тѣмъ, не смотря на произведенные розыски, неотысканный на жительствѣ ни въ Петергофѣ, ни въ С.-Петербургѣ, почему онъ и остался по дѣлу сему неспрошеннымъ. Весендинъ и Ивановъ (онъ же Морской), спрошенные: первый подъ присягою, а второй, какъ бывшій подъ судомъ за лживое показаніе,—безъ присяги, объяснили, что увидѣли 15 іюля близь рѣки Пряжки Тропина, ведшаго подъ руки сильно пьянаго человѣка, который черезъ нѣсколько времени упалъ на панель, послѣ чего Тропинъ оттащилъ его ближе къ канавѣ и снялъ надѣтый на немъ въ рукава сюртукъ, съ которымъ, завернувъ его въ платокъ, пошелъ по направленію къ находившейся невдалекѣ будкѣ. На спросъ ихъ, зачѣмъ онъ снялъ сюртукъ, Тропинъ отвѣчалъ, что пьяный, по показанію Весендина его родной, а по показанію Иванова,—двоюродный братъ и что онъ хотѣлъ сперва отнести сюртукъ въ казармы, а потомъ придти за пьянымъ. Въ это время подошелъ къ нимъ городовой Орловъ, задержавшій Тропина. Весендинъ къ этому добавилъ, что происходившее видѣла содержательница мелочной лавки въ находящемся близь мѣста произшествія домѣ Бремера, мѣщанка Арсенова; но послѣ многократныхъ требованій со стороны коммисіи военнаго суда о представленіи ея къ допросу, полицейское управленіе 4-й адмиралтейской части сообщило, спустя два мѣсяца послѣ перваго о томъ запроса, что Арсенова еще съ 29 мая 1864 г. не находится на жительствѣ въ С.-Петербургѣ. Спрошенный по обстоятельствамъ дѣла матросъ Тропинъ показалъ, что, отлучившись 15 іюля самовольно изъ команды, встрѣтилъ въ 11 часовъ утра близь Кокушкина моста Матсона, сильно пьянаго и тогда

www.starieknigi.info

ему вовсе неизвѣстнаго, котораго, по просьбѣ его, довелъ до Бердова моста. Здѣсь Матсонъ, снявъ съ себя сюртукъ, легъ на траву отдыхать, а онъ, Тропинъ, боясь, чтобы кто либо не похитилъ сюртука, сталъ сперва дожидаться его пробужденія, а какъ Матсонъ долго не просыпался, то взялъ сюртукъ и направился съ нимъ къ будкѣ, чтобы отдать часовому для возвращенія Матсону послѣ его пробужденія; но въ то же время городовой подошелъ къ нему и, назвавъ его воромъ, отвелъ въ полицію. Это показаніе Тропинъ впослѣдствіи измѣнилъ, объясняя, что когда велъ Матсона, бывшаго не въ состояніи идти безъ помощи, то на послѣднемъ сюртукъ былъ надѣтъ на одну руку и именно на ту, за которую онъ его держалъ; когда же за тѣмъ Матсонъ упалъ на берегу канавы, то сюртукъ остался въ его, Тропина, рукахъ; называлъ Матсона братомъ по дружески. При этомъ объясненіи Тропинъ остался и на очной ставкѣ, данной ему съ Весендинымъ и Ивановымъ, между тѣмъ какъ послѣдніе подтвердили данныя ими прежде показанія. По разсмотрѣніи вышеизложеннаго морской генералъ-аудиторіатъ нашелъ, что павшее на подсудимаго Тропина обвиненіе, которое, въ данномъ случаѣ, слѣдуетъ по закону (св. мор. угол. пост. кн. I ст. 513) считать обвиненіемъ въ грабежѣ, не можетъ по обстоятельствамъ дѣла быть признано несомнѣнно доказаннымъ, такъ какъ показанія спрошенныхъ по дѣлу лицъ указываютъ лишь на то, что Тропинъ, снявъ съ Матсона сюртукъ, понесъ его по направленію къ находившейся вблизи будкѣ; но этими свидѣтельствами, при отсутствіи другихъ болѣе точныхъ доказательствъ, не удостовѣряется положительно намѣреніе съ его стороны присвоить себѣ взятую вещь и не опровергается вполнѣ представленное имъ объясненіе о томъ, что онъ взялъ сюртукъ для передачи его на сохраненіе часовому; хотя, съ другой стороны, лживые отвѣты Тропина, въ которыхъ онъ старался выдать Матсона за человѣка ему знакомаго и даже называлъ его своимъ братомъ, а также разнорѣчивыя его показанія при слѣдствіи и на судѣ не устраняютъ совершенно предположенія объ умышленномъ снятіи сюртука съ Матсона съ цѣлію воспользоваться этою вещью. Посему и руководствуясь 80, 81, 82, примѣч. къ 240 и 513 ст. кн. I св. мор. угол. пост., морской генералъ-аудиторіатъ опредѣлилъ: матроса Тропина по обвиненію въ ограбленіи финляндскаго уроженца Матсона оставить въ подозрѣніи съ тѣмъ, чтобы онъ, на основаніи приказа Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала 27 іюня 1859 г. № 67, находился въ командѣ подъ строгимъ надзоромъ начальства, которому вмѣстѣ съ тѣмъ предоставить подвергнуть Тропина взысканію за самовольную отлучку изъ команды на основаніи правилъ объ охраненіи воинской дисци-

www.starieknigi.info

плины и взысканіяхъ дисциплинарныхъ; заключеніе же коммисіи военнаго суда о передачѣ, на основаніи 356 ст. II кн. св. мор. угол. пост., на разсмотрѣніе подлежащаго начальства поступка пристава исполнительныхъ дѣлъ 4-ой адмиралтейской (нынѣ коломенской) части, виновнаго въ несвоевременномъ исполненіи требованія коммисіи, вслѣдствіе чего подсудимый содержался напрасно два мѣсяца подъ стражей, оставить въ своей силѣ.

Высочайше утвержденное положеніе морскаго генералъ-аудиторіата по военно-судному дѣлу о командирѣ клипера «Всадникъ», капитанъ-лейтенантѣ Бирилевѣ 2-мъ, сужденномъ за погибель 3-хъ офицеровъ и 12-ти человѣкъ команды во время стоянки клипера на мели у острова Готско-санд-э.

Морской генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ дѣло сіе, нашелъ, что во время бѣдствія, постигшаго клиперъ «Всадникъ», въ августѣ 1864 г., у острова Готско-санд-э, погибли изъ числа служившихъ на этомъ суднѣ: лейтенантъ Гладкій, мичманъ Семичевъ, младшій врачъ коллежскій ассесоръ Добровъ, кондукторъ корпуса морской артиллеріи Александровъ и 11-ть человѣкъ нижнихъ чиновъ. Обстоятельства, сопровождавшія гибель сихъ чиновъ, были слѣдующія. Какъ только клиперъ, въ бурную и пасмурную погоду, попалъ на мель, лейтенантъ Гладкій, безъ приказанія командира, спустился съ 7 нижними чинами въ катеръ, но когда они пытались освободить катеръ отъ талей, на которыхъ висѣлъ онъ, бурунами оборвало кормовыя тали, потомъ катеръ повернуло, при чемъ лопнули носовыя тали и всѣ бывшіе въ катерѣ утонули. Кондукторъ корпуса морской артиллеріи Александровъ, вызвавшійся, вмѣстѣ съ двумя нижними чинами, доставить на берегъ, на плотѣ, тонкій конецъ отъ кабельтова, для устройства леера, подвергся, въ плаваніи, бурунамъ, бившимъ ему въ лицо, и выброшенъ на берегъ съ плотомъ уже мертвый отъ утомленія. Мичманъ Семичевъ, младшій врачъ Добровъ и 4 нижнихъ чиновъ погибли на вельботѣ, отправленномъ подъ управленіемъ мичмана Семичева. Офицеръ сей долженъ былъ вести вельботъ къ берегу по лееру, къ которому вельботъ былъ прикрѣпленъ двумя стропками; вмѣстѣ съ тѣмъ при отправленіи съ клипера, Семичевъ получилъ приказаніе отъ командира, въ случаѣ, если встрѣтитъ затрудненіе въ движеніи по лееру, дать знать объ этомъ посредствомъ имѣвшейся на вельботѣ оттяжки съ клипера, но Семичевъ, дѣйствительно встрѣтившій затрудненіе тянуться по лееру, приказанія командира не исполнилъ, а велѣлъ обрѣзать стропки, полагая достичь берега на веслахъ; когда же

www.starieknigi.info

обрѣзали одну изъ нихъ, то прежде чѣмъ успѣли сдѣлать съ другою, вельботъ поставило поперекъ волненія и опрокинуло. Во всѣхъ сихъ трехъ несчастныхъ случаяхъ морской генералъ-аудиторіатъ не усматриваетъ вины со стороны самого командира клипера, напротивъ находитъ, что всѣ распоряженія капитанъ-лейтенанта Бирилева 2-го, во время бѣдствія клипера, были основательны, обдуманны и вызывались крайней необходимостью. Кромѣ того, морской генералъ-аудиторіатъ не могъ не обратить вниманія, что прежняя отличная боевая служба капитанъ-лейтенанта Бирилева, особенно на Кавказѣ, за которую онъ удостоился получить Всемилостивѣйшія награды, не допускаетъ заключенія о нераспорядительности сего штабъ-офицера или же объ отсутствіи въ немъ мужества и должнаго усердія. Всѣ эти обстоятельства, по мнѣнію морскаго генералъ-аудиторіата, могли бы, по справедливости, служить къ оправданію капитанъ-лейтенанта Бирилева, тѣмъ болѣе, что и команда клипера «Всадникъ» была въ кампанію 1864 г. въ морѣ въ первый только разъ и слѣдовательно не успѣла еще вполнѣ усвоить себѣ всѣ требованія строгаго судоваго порядка. Принимая однако на видъ, согласно съ мнѣніемъ главнаго командира кронштадтскаго порта, что лейтенантъ Гладкій и 7 нижнихъ чиновъ, спустясь безъ приказанія командира въ катеръ, тѣмъ самымъ нарушили дисциплину, за сохраненіе коей, по смыслу 199 ст. морскаго устава, во всякомъ случаѣ отвѣчаетъ командиръ корабля, морской генералъ-аудиторіатъ полагалъ: подсудимому капитанъ-лейтенанту Бирилеву сдѣлать на этомъ основаніи выговоръ.

Положеніе сіе морскаго генералъ-аудиторіата удостоено Высочайшаго утвержденія.

www.starieknigi.info

ВѢДОМОСТЬ ДЕНЬГАМЪ, ВЫДАННЫМЪ ДЛЯ УДОВЛЕТВОРЕНІЯ КОМАНДЪ

ЗА ЗАСЛУЖЕННУЮ МОРСКУЮ ПРОВИЗІЮ, ВЪ КОМПАНІИ 1864 ГОДА.

Названіе судовъ.	Сколько дней продолжалась кампанія.	Сколько во время кампаніи было дневныхъ порцій.	Сколько выдано денегъ. За заслуженную провизію. Руб.	Коп.	За унтеръ офицерскія полупорціи. Руб.	Коп.
По С. Петербургскому порту.						
Суда гвардейскаго экипажа.						
Пароходы: Онега	190	9196	645	96	109	82
Александрія	191	10568	877	77	150	8
Стрѣльна	192	9046	679	47	134	1½
Королева Викторія	112	2656	173	63	31	96
Забава	133	4069	246	20½	71	25
Никса	133	4217	299	39	82	77¾
Волна	149	4460	235	80¾	93	12½
Костя	132	2244	257	50¾	35	35¾
На катера Император. фамиліи	196	16793	1043	33	118	75
— суда въ загородныхъ мѣстахъ	198	16652	1576	34½	172	40¾
Суда флотскихъ экипажей.						
Фрегатъ Пересвѣтъ	51	23662	2476	22	200	65
Пароходы: Аракс	190	4502	204	31	62	5½
Фонтанка	154	3055	141	62	68	75
Ладога	84	19734	728	64	226	7
Славянка	196	5749	474	32½	141	51
Ильмень	183	6526	274	59½	103	57
Ястребъ	196	5868	521	7	109	19

www.starieknigi.info

Пароходы: Механикъ.	200	2000	154	95	53	57¼
Разсыльный	198	2178	93	76½	35	35¼
Вѣстовой	198	2178	156	50	35	35
Нева	194	6217	302	42	86	60
Броненосн. башен. локи: Перунъ. .	—	1578	34	79½	14	28½
Лава. . .	56	1662	4	37½	15	—
Винтовыя лодки: Взрывъ	198	5058	260	59	68	3½
Лѣшій	—	4344	108	62	64	64
Ершъ	84	2054	67	23	30	—
Зыбь	88	2024	60	87	31	42¾
Прибой и Марево. .	84	7226	246	94	12	71¼
Паровые барказы: Лагъ	28	297	5	24	5	89½
Лотъ	147	1262	57	37½	24	91
Ботикъ Увалень	135	810	36	12½	12	5
Невская брантвахта	198	15335	68	2	144	79
Шкуна Секстанъ	172	22110	699	43	233	39
Промѣрной партіи большаго Кронштадтскаго рейда и Невской губы . . .	168	6488	273	36	57	50
На суда, приписанныя къ 8-му флотскому экипажу	399	98095	4529	85	702	85½
Итого . . .	—	—	18019	64½	2653	15¼
По Кронштадтскому порту.						
Корабли: Императоръ Николай 1-й .	93	102156	4435	20	504	1
Синопъ	53	45279	205	52	178	44½
Гангудъ	52	29891	357	26½	151	21
Цесаревичъ	56	45948	611	32	176	50
Ретвизанъ	45	11946	268	93½	87	23½

www.starieknigi.info

Фрегаты:	Севастополь	21	10591	263	8	71	25
	Свѣтлана	93	53030	1937	14	511	52
	Грохобой	82	30524	883	66	399	19¾
Броненосныя батареи:	Первенецъ	84	28374	744	57	217	3
	Нетронь меня	83	4745	185	52¼	39	28
Корветы:	Аскольдъ	56	15991	476	91	115	46
	Баянъ	84	19626	751	8	184	37½
	Волъ	59	3402	91	43	32	41
Клипера:	Яхонтъ	94	18205	495	52¼	157	85
	Жемчугъ	90	16833	420	16	142	84
	Изумрудъ	89	17149	514	96	141	25
	Всадникъ	62	6999	52	82	75	8¾
Императорская паровая яхта Штандартъ		174	28830	1187	71½	256	47½
Пароходо-фрегаты:	Храбрый	188	41644	1864	17	295	62½
	Рюрикъ	185	32266	1701	96½	303	3
	Смѣлый	126	31236	1719	24	217	50
	Олафъ	179	45116	2257	18	267	32
	Владиміръ	112	14122	590	31	164	82
Шкуна Компасъ		177	23341	777	95	231	33
Пароходы:	Курьеръ	189	7118	278	54	101	25
	Ижора	209	6337	313	3	96	78½
	Петербургъ	171	5013	182	2¾	99	46¾
Бронен. башенныя лодки:	Колдунъ	77	6711	151	46	94	83
	Вѣщунъ	77	6435	183	21	70	70
	Единорогъ	31	2574	45	20½	30	17½
	Стрѣлецъ	58	2697	86	37	30	44½
	Броненосецъ	48	4158	49	53	50	44½

www.starieknigi.info

Броненосн. башенныя лодки: Смерчь	53	5690	108	63	53	8¾
Латникъ	58	4205	155	92	49	10¾
Ураганъ	82	4567	122	30	53	3
Тифонъ	47	3885	29	15	37	76½
Винтовыя лодки: Соболь	70	6309	160	41¾	62	68
Горностай	83	6685	334	24½	57	59
Панцырь	220	6884	354	95	99	91¼
Шмель	218	6056	304	84	75	35
Чайка	97	2955	97	33	28	66
Хватъ	48	1605	74	21½	20	35½
Транспорты: Артельщикъ	172	13160	740	41	160	53½
Красная горка	186	13115	685	47	116	25
Гидравлическій корабельный докъ	233	102854	3518	49	580	54
Внутренняя бранвахта	226	155534	7282	48	1080	71
Лондонское маячное судно	229	3517	222	44	49	55
Морскіе телеграфы: Кронштадтскій	232	3712	71	26	20	71½
Красногорскій	227	1362	75	40½	—	—
Фридрихштадтскій маякъ	5 мѣсяцевъ.		27	—	—	—
Нижнимъ чинамъ, находящимся при зимнихъ будкахъ на морѣ	84	1680	50	40	7	50
Итого	—	—	38498	35½	8049	23¾
По Ревельскому порту.						
Шкуны: Баканъ	206	11093	423	88½	148	39
Вѣха	188	9672	630	15	114	91
Пароходо-фрегатъ Соломбала	56	7644	386	27¾	67	77
Ревельскій флотскій полуэкипажъ	184	7362	355	2	31	64

www.starieknigi.info

Плавучіе маяки: Ревельстейнскій . .	272	5991	347	4	77	2
Калбодегрундскій. .	106	6033	236	76	76	98
Ревельская внутренняя брантвахта. .	226	14054	299	1	142	26
Итого.	—	—	2678	43	658	97
По Свеаборгскому порту.						
Пароходъ Великій Князь Алексѣй. .	84	1910	28	94	52	50
Начальника отряда судовъ въ Финляндіи	113	3447	38	24	79	78
Итого . .	—	—	62	18	132	28
Всего. . . .	—	—	59258	60½	11493	64

www.starieknigi.info

II

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

ОТЧЕТЪ

ПРЕДСѢДАТЕЛЯ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА,

КОНТРЪ-АДМИРАЛА ЗЕЛЕНАГО,

за 1864 годъ.

Отчетъ въ занятіяхъ морскаго ученаго комитета въ минувшемъ 1864 году, по существу учрежденія, подраздѣленъ на три отдѣла:

Отдѣлъ первый представляетъ перечень занятій по предмету изданія и разсмотрѣнія сочиненій, служащихъ къ развитію и усовершенствованію частей военно-морскаго искусства.

Во второмъ отдѣлѣ показана дѣятельность комитета по разсмотрѣнію проэктовъ различныхъ изобрѣтеній, по рѣшенію предложенныхъ комитету ученыхъ вопросовъ, а также и по предмету производства испытаній надъ различными усовершенствованіями и новыми открытіями.

Въ третьемъ отдѣлѣ показано дѣлопроизводство канцелярское и перечень представленныхъ, но неодобренныхъ комитетомъ проэктовъ и предположеній.

www.starieknigi.info

ОТДѢЛЪ I.

Поставляя главной своей задачей развитіе литературы по разнымъ спеціальностямъ морскаго дѣла, комитетъ, по ограниченности своихъ денежныхъ средствъ, вынужденъ бываетъ иногда, при довольно значительномъ количествѣ матеріаловъ, отдавать преимущество самонужнѣйшему, откладывая полезное и даже необходимое до болѣе благопріятнаго времени, или лучше сказать, до полученія новыхъ средствъ, до начала будущаго года.

Находясь въ постоянныхъ сношеніяхъ съ нашими агентами за границей, имѣя коммисіонера въ Лондонѣ, комитетъ въ 1864 году избралъ, съ разрѣшенія г. управляющаго морскимъ министерствомъ, въ члены-сотрудники англійскаго ученаго Арчибальда Смита, имя котораго пользуется заслуженной извѣстностью за теоретическую разработку вопроса о девіаціи компасовъ, имѣющихъ въ настоящее время при постройкѣ желѣзныхъ судовъ, предметъ первѣйшей необходимости для безопасности плаванія.

Пополняя библіотеку свою, при пособіи иностранныхъ каталоговъ, всѣми замѣчательными изданіями, появляющимися за границей по какой либо отрасли морскаго знанія, и доставляя такимъ образомъ возможность желающимъ обогащать свои познанія новѣйшими успѣхами науки въ другихъ державахъ, комитетъ съ этою же цѣлью предпринимаетъ ежегодно чтеніе публичныхъ лекцій въ Кронштадтѣ, и, если представляется возможность, въ другихъ портахъ.

Опытъ нѣсколькихъ лѣтъ служитъ убѣдительнымъ доказательствомъ въ необходимости и пользѣ продолженія чтеній, какъ наилучшаго средства къ распространенію научныхъ свѣдѣній между офицерами морской службы.

Въ зиму прошлаго 1864 года читались лекціи по слѣдующимъ предметамъ:

Въ Кронштадтѣ, по морской артиллеріи—членъ комитета, капитанъ Мусселіусъ, избралъ предметомъ чтенія *объ устройствѣ нарѣзныхъ орудій.*

По пароходной механикѣ—лейтенантъ Алымовъ отъ 6-ти до 8-ми лекцій, *о топкахъ, печахъ и котлахъ, для паровыхъ машинъ.*

www.starieknigi.info

Морское международное право—профессоръ Лохвицкій, до 8 лекцій, предметомъ которыхъ избрано имъ *море во время мира и во время войны.*

Въ Астрахани—штабсъ-капитанъ Нестеровскій, по морской артиллеріи.

Въ Ревелѣ, лейтенантъ Федотовъ 5 лекцій, по астрономіи.

Для чтенія лекцій въ будущемъ году сдѣлано распоряженіе.

Сочиненія, изданныя комитетомъ въ 1864 году.

1) Руководство практической метеорологіи, соч. Фицроя, адмирала англійской службы, переводъ капитанъ-лейтенанта Тресковскаго.

Изданное въ послѣднее время въ Англіи сочиненіе адмирала Фицроя Manuel Meteorology 2 изданіемъ обратило на себя вниманіе ученыхъ, какъ по многочисленности данныхъ, собранныхъ метеорологическимъ департаментомъ въ Англіи, такъ и по ясности изложенія, при которомъ наука эта дѣлается доступною не только, какъ говоритъ самъ г. Фицрой, «небольшому кругу спеціалистовъ, но всѣмъ желающимъ воспользоваться ея данными въ приложеніи къ ежедневной жизни». Столь популярное и вмѣстѣ съ тѣмъ весьма полезное сочиненіе дало возможность комитету пополнить нашу морскую литературу, по этой важной отрасли знаній.

Изданная въ числѣ 900 экземпл., книга эта удостоилась посвященія Августѣйшему Имени Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, и съ разрѣшенія г. управляющаго морскимъ министерствомъ, поступила въ продажу по значительно уменьшенной цѣнѣ, съ цѣлью содѣйствовать возможно большему распространенію ея между нашими офицерами.

2) Исчисленіе вѣроятностей въ приложеніи къ стрѣльбѣ, соч. генерала французской службы Дидіона, переводъ капитана корпуса штурмановъ Коргуева.

Брошюра Дидіона «Calcul des probabilteés appliqué au tir des projectiles» давно уже извѣстна нашимъ артиллеристамъ и употреблялась ими какъ руководство при производствѣ опытной

www.starieknigi.info

стрѣльбы изъ орудій и ружей. Желая распространить практическое примѣненіе весьма полезнаго сочиненія Дидіона, комитетъ издалъ ее въ числѣ 600 экземпл. на русскомъ языкѣ и обратилъ въ продажу по весьма доступной цѣнѣ.

Прилагая теорію вѣроятностей къ стрѣльбѣ изъ орудій, сочинитель не счелъ нужнымъ излагать при этомъ начальныя понятія этой теоріи, почему сочиненіе его имѣетъ характеръ довольно спеціальный. Но тѣмъ не менѣе, при пособіи указанныхъ имъ источниковъ, и въ особенности для русскихъ читателей, при пособіи извѣстнаго сочиненія академика Буняковскаго, артиллеристы наши и вообще моряки не затруднятся извлечь пользу по предмету, имѣющему въ настоящее время, при усовершенствованіи артиллеріи, огромную важность.

3) Краткій историческій обзоръ морскихъ походовъ русскихъ и мореходства ихъ вообще до исхода XVII столѣтія, А. Висковатова.

Трудъ этотъ, находившійся въ числѣ бумагъ, поступившихъ въ комитетъ по смерти автора въ совершенно законченномъ видѣ, изданъ былъ какъ введеніе къ исторіи нашего флота, одновременно съ появленіемъ первой части труда капитана 2 ранга Елагина (см. ниже).

4) Теорія и практика кораблестроенія.

Англійское сочиненіе «The Theory and Practice of Ship-building», by Murrey, изданное въ недавнее время, по разсмотрѣніи комитетомъ было признано полезнымъ къ переводу на русскій языкъ.

Приглашенный принять на себя этотъ трудъ преподаватель теоріи кораблестроенія въ академическомъ курсѣ морскихъ наукъ, отставной полковникъ Окуневъ, изъявилъ согласіе выполнить заданную комитетомъ программу, состоящую не только въ переводѣ англійскаго сочиненія, но и въ дополненіи и измѣненіи его.

Подробный планъ изданія книги «Теорія и практика кораблестроенія», Murrey, съ измѣненіями и дополненіями, предпринятаго комитетомъ, былъ изложенъ въ отчетѣ за 1863 годъ. Въ томъ же отчетѣ было заявлено, что изданіе этого обширнаго сочиненія потребуетъ продолжительнаго труда и времени, и что

www.starieknigi.info

только въ концѣ 1865 или въ началѣ 1866 года комитетъ надѣется выполнить заданную себѣ задачу.

Большая половина рукописи, представленная г. Окуневымъ, разсмотрѣна комитетомъ и поступила въ печать. Просматривая далѣе рукопись, комитетъ въ настоящее время имѣетъ нѣсколько первыхъ главъ отпечатанными, вслѣдствіе чего надѣется выполнить обѣщанное въ отчетѣ 1863 года изданіе этой книги въ концѣ 1865 года.

Приступая къ изложенію историческаго очерка начала и совершенствованія корабельной архитектуры, полковникъ Окуневъ, знакомя читателя съ хронологическимъ дѣленіемъ исторіи этого искусства на 7 періодовъ или отдѣленій, прибавляетъ, что въ наше время къ этимъ семи періодамъ нужно прибавить еще два, въ теченіе которыхъ совершились огромныя преобразованія въ корабельной архитектурѣ, а именно: восьмой періодъ, начинающійся приложеніемъ силы пара къ движенію судовъ, и девятый—періодъ настоящаго времени, въ которомъ развивается и совершенствуется постройка желѣзныхъ и броненосныхъ судовъ.

Компилируя различныхъ авторовъ по исторіи корабельной архитектуры, составитель, слѣдуя программѣ комитета, приводитъ нѣсколько фактовъ съ разъясненіемъ вѣроятной величины и свойствъ судовъ древняго міра.

Размѣры перваго изъ судовъ древняго міра, приводимые составителемъ, есть размѣры ковчега, построеннаго Ноемъ. Они были слѣдующіе: считая локоть около 18 нашихъ дюймовъ длина ковчега была около 450 ф., ширина 75 ф., вышина 45 ф., погибь бимсовъ верхней палубы была 18 дюйм. Итакъ, длина ковчега была въ шесть разъ больше ширины и удивительно, что древніе народы не приняли этого отношенія для руководства при постройкѣ своихъ судовъ, назначаемыхъ для движенія съ возможно большею скоростію, чѣмъ ковчегъ, предназначенный исключительно только къ сохраненію плавучести.

Передавая вкратцѣ извѣстія о судахъ древняго Египта, финикіянъ, суда которыхъ, по свидѣтельству Геродота, совершали плаваніе вокругъ мыса Доброй Надежды, и римлянъ, составитель переходитъ къ исторіи кораблестроенія у испанцевъ и португальцевъ, успѣхъ открытій которыхъ на востокѣ, югѣ и западѣ имѣлъ значительное вліяніе на усовершенствованія море-

www.starieknigi.info

плаванія и судостроенія, для которыхъ XV столѣтіе составляетъ важную эпоху.

Передавая далѣе состояніе англійскаго флота въ половинѣ XVI столѣтія, г. Окуневъ приводитъ слова г. Лока изъ книги: «History of Navigation», гдѣ говорится, что «металлическая обшивка судовъ повидимому столь недавно введена въ употребленіе, что никому не приходило въ голову сомнѣваться, чтобъ она не была изобрѣтеніемъ новѣйшаго времени. Между тѣмъ, какъ ошибочно это мнѣніе, можно видѣть изъ слѣдующаго: Левъ Баптистъ Альберти, въ своей книгѣ объ архитектурѣ, приводитъ слѣдующія слова: «когда я занимался симъ сочиненіемъ, подняли со дна озера Puria, судно Траяна, которое лежало въ водѣ болѣе 1300 лѣтъ. Осмотрѣвъ это судно, я нашелъ, что сосна и кедръ въ немъ совершенно сохранились. Наружная часть судна была сдѣлана изъ двухъ рядовъ досокъ, покрытыхъ греческою смолою и проконопаченныхъ тряпками; наружная поверхность этихъ досокъ была обита свинцовыми листами, прикрѣпленными мелкими мѣдными гвоздями. Это судно, по свидѣтельству Рафаеля Волатеринуса, было поднято изъ воды по приказанію кардинала Просперо Колонна.»

Итакъ, изъ этого свидѣтельства видно, что конопаченіе и металлическая обшивка судовъ существовали уже 1600 лѣтъ назадъ.

Возбуждая постепенно интересъ читателя и развивая идею о вліяніи различныхъ изобрѣтеній, какъ напр. компаса и др., авторъ касается далѣе перваго сочиненія о корабельной архитектурѣ, появившагося въ Англіи около 1650 года, авторомъ котораго былъ знаменитый сэръ Вальтеръ Ралейгъ, и приложенія математическихъ исчисленій къ судостроенію.

Изложенное здѣсь составляетъ только начало I главы.

5) Руководство по морскому международному праву.

Неимѣя на русскомъ языкѣ ни одного сочиненія по морскому международному праву, и принимая во вниманіе, что морскіе офицеры во время заграничныхъ плаваній, для сохраненія матеріальныхъ интересовъ, поддержанія національнаго достоинства и дружескихъ отношеній иностранныхъ державъ, встрѣчаютъ постоянно необходимость въ знаніи законовъ и обычаевъ

www.starieknigi.info

международнаго права, морской ученый комитетъ предпринималъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ публичныя лекціи въ Кронштадтѣ по этому предмету.

Профессоръ Лохвицкій, читавшій лекціи по этому предмету въ Кронштадтѣ, на предложеніе комитета составить руководство по международному праву, изъявилъ согласіе съ тѣмъ, что, взявъ въ основаніе извѣстное французское сочиненіе «*Règles internationales et diplomatie de la mer*», для составленія полнаго руководства международнаго права, сдѣлаетъ дополненія, относящіяся до Россіи.

Признавая вполнѣ необходимость изданія подобнаго руководства, комитетъ затруднялся только въ денежныхъ средствахъ.

Въ настоящее время, имѣя въ виду внесенныя въ смѣту 1865 года три тысячи рублей на изданіе спеціальныхъ сочиненій, комитетъ вновь обратился къ профессору Лохвицкому съ просьбою принять на себя трудъ составленія руководства по международному праву и получилъ отъ него въ отвѣтъ готовность перевести сочиненіе Ортолана: «*Règles internationales et diplomatie de la mer*. «Сочиненіе Ортолана», по словамъ г. Лохвицкаго, «представляетъ рѣдкое соединеніе теоріи съ практическимъ знаніемъ дѣла. По идеямъ, по взгляду на важнѣйшіе вопросы морскаго международнаго права, Ортоланъ совершенно сходится съ взглядами и интересами нашего правительства и народа. Я полагалъ бы полезнымъ при переводѣ этой книги сократить число документовъ, помѣщенныхъ въ приложеніи (appendice), заключающій по большей части дипломатическую переписку, а вмѣсто того прибавить число примѣровъ (казусовъ), преимущественно изъ морской исторіи Россіи. Кромѣ того, естественно, что русскій переводчикъ долженъ во многихъ мѣстахъ сдѣлать примѣчанія къ труду Ортолана, указывая на трактаты, заключенные Россіей, на наши морскія правила и отношенія».

6) О пальбѣ съ корабля по невидимой комендорами цѣли.—Изъ сочиненія Traité pratique de l'artillerie Navale, лейтенанта французской службы Леваля.

Сочиненіе это, переведенное съ французскаго языка контръ-адмираломъ Шестаковымъ, напечатано въ двухъ томахъ въ приложеніи къ Морскому Сборнику за 1864 годъ, №№ 5 и 7;

www.starieknigi.info

а также издано и въ отдѣльномъ числѣ нѣсколькихъ сотъ экземпляровъ.

Если кто либо сомнѣвался, что сила пара совершенно измѣняетъ тактику и нераздѣльное съ нею употребленіе артиллеріи, тотъ, прочтя со вниманіемъ предлагаемое описаніе системы сосредоточенія; убѣдится, что прошло уже время безнаказанныхъ сомнѣній.

Вопросъ о введеніи въ нашемъ флотѣ системы сосредоточенія весьма серьезный, нетерпящій отлагательства и тѣмъ болѣе важный, что при броняхъ, кромѣ причинъ, зависящихъ отъ скорости и подвижности паровыхъ судовъ вообще, самая непроницаемость стѣнъ требуетъ дѣйствительныхъ залповъ. Тотъ же способъ понадобится и для приморскихъ укрѣпленій въ дѣйствіи противъ панцырныхъ кораблей. Необходимое условіе для дѣйствительности такого рода дѣйствія на морѣ, есть совершенное знаніе движеній своего корабля подъ парами при различныхъ положеніяхъ руля и въ разныхъ обстоятельствахъ, что необходимо и для паровой тактики, какъ несомнѣнно доказалъ уже контръ-адмиралъ Бутаковъ въ прекрасномъ своемъ сочиненіи. Это выказываетъ тѣсную связь всѣхъ отраслей морскаго дѣла и явно ведетъ къ необходимости требовать, чтобъ эволюціи, въ особенности съ пальбою, непремѣнно производились подъ парами, какъ единственномъ двигателѣ, отъ котораго будетъ зависѣть успѣхъ.

Введеніе системы сосредоточенія въ нашемъ флотѣ поручено г. управляющимъ морскимъ министерствомъ начальнику эскадры броненосныхъ судовъ контръ-адмиралу Лихачеву. Въ лѣто 1864 года въ Бомарзундѣ были произведены, въ присутствіи г. управляющаго морскимъ министерствомъ, первые опыты на броненосной батареѣ «Первенецъ», при помощи индикатора, изготовленнаго въ мастерской гидрографическаго департамента. Результаты этихъ опытовъ еще комитету неизвѣстны.

7) Англо-французско-русскій словарь морскихъ и техническихъ выраженій.

Изданіе морскаго словаря, предпринятое комитетомъ, по предложенію коллежскаго совѣтника Энгеля, къ сожалѣнію, какъ было заявлено и въ прошломъ отчетѣ, идетъ довольно

www.starieknigi.info

медленно и ограничивается до сихъ поръ выходомъ только 1 выпуска на буквы А, В и начала С. При всѣхъ возможныхъ пособіяхъ со стороны комитета облегчать трудъ составителя, какъ напр. приглашеніемъ къ содѣйствію составителю лицъ извѣстныхъ своими познаніями, а также и пріобрѣтеніемъ всѣхъ указываемыхъ г. Энгелемъ словарей новѣйшихъ и прежде изданныхъ и вообще матеріаловъ для этого труда, дѣлу этому еще непредвидится окончанія.

Предпринятое г. Энгелемъ одновременно изданіе военно-техническаго словаря и другаго шестиязычнаго, не мало затрудняетъ изданіе морскаго. Необходимость составителя обращаться къ разнымъ лицамъ за исправленіемъ русскихъ морскихъ терминовъ, неосвобождая, однакожъ, словарь отъ критики во многихъ мѣстахъ, также служитъ препятствіемъ въ нѣкоторой степени къ изданію его.

Весь 1864 годъ былъ посвященъ изданію втораго выпуска, который предполагается выпустить въ началѣ 1865 года.

8) Памятная книжка для старшихъ офицеровъ.

Служившій старшимъ офицеромъ на артиллерійскомъ учебномъ кораблѣ, капитанъ-лейтенантъ Федоровичъ представилъ г. управляющему морскимъ министерствомъ проэктъ памятной книжки старшимъ офицерамъ на время вооруженія.

Книжка эта передана на разсмотрѣніе морскаго ученаго комитета.

Въ предисловіи къ своему труду, авторъ говоритъ, что 4-хъ лѣтнее пребываніе его на учебномъ артиллерійскомъ кораблѣ старшимъ офицеромъ, дало ему средство на практикѣ прослѣдить весь процессъ вооруженія судна перваго ранга, при чемъ онъ старался изслѣдовать количество и характеръ рабочихъ силъ въ отношеніи къ количеству и характеру самыхъ работъ, взявъ при этомъ въ соображеніе выгоды и невыгоды работъ, на два шабаша и на одинъ шабашъ, и труда срочнаго и урочнаго. Результаты его изслѣдованій и опытовъ онъ заносилъ въ памятную книжку, и такимъ образомъ къ послѣднему году у него образовалось нѣчто въ родѣ свода легчайшихъ способовъ скорѣйшаго вооруженія судна, который много помогъ ему при вооруженіи корабля «Императоръ Николай I».

www.starieknigi.info

Имѣя въ виду пользу, которую могутъ принести распорядителямъ вооруженія судовъ матеріалы, заключающіеся въ этой книжкѣ, а также вызвать составленіе подобныхъ сводовъ и для судовъ другихъ ранговъ, книжку эту положено издать въ небольшомъ числѣ экземпляровъ.

9) Наставленія для приведенія въ чувство мнимо-утонувшихъ.

Составленныя англійскимъ національнымъ учрежденіемъ спасительныхъ лодокъ, наставленія эти были распространены въ огромномъ числѣ экземплировъ, по распоряженію англійскаго адмиралтейства, между англійскими моряками и по прибрежьямъ соединенныхъ королевствъ. Лѣтомъ минувшаго года значительная часть англійскихъ газетъ и журналовъ внесли эти наставленія на своихъ страницахъ. По распоряженію комитета, наставленія эти, съ рисунками, помѣщены были въ Морскомъ Сборникѣ и за тѣмъ экземпляры отдѣльныхъ оттисковъ, независимо отъ назначенныхъ на суда и маяки Балтійскаго флота, были разосланы комитетемъ (*) къ подлежащимъ морскимъ начальствамъ для распространенія по прибрежьямъ морей: Бѣлаго, Чернаго, Азовскаго, Каспійскаго и Аральскаго и въ приамурскій край. Для распространенія ихъ между моряками любителями въ окрестностяхъ Петербурга, комитетъ обратился къ содѣйствію с.-петербургскаго рѣчнаго яхтъ-клуба.

10) Объ изданіи исторіи русскаго флота.

Въ началѣ 1864 года изданы: первая часть Исторіи русскаго флота—періодъ Азовскій (336 стр. и 16 листовъ картъ, рисунковъ и проч.) и два тома приложеній (слишкомъ 64 листа), составленные капитаномъ 2 ранга Елагинымъ. При этомъ комитетъ неизлишнимъ считаетъ обратить вниманіе на обстоятельства, сопровождавшія исполненіе этого весьма важнаго труда.

До настоящаго времени характеръ изслѣдованій по исторіи русскаго флота былъ чисто эпизодическій, весьма часто безъ указанія источниковъ; даже въ печатныхъ изложеніяхъ того же

(*) Эти самыя правила были распубликованы въ концѣ прошлаго 1864 г. министерствомъ внутреннихъ дѣлъ.

www.starieknigi.info

предмета встрѣчались противорѣчія, иногда грубыя ошибки, такъ что для возстановленія истины и созданія стройнаго цѣлаго, достойнаго современной науки и настоящаго взгляда на историческія изслѣдованія, необходимо было, недовѣряясь печатнымъ источникамъ, которыхъ, впрочемъ, весьма мало, обратиться къ архивамъ и приняться за самостоятельный трудъ, основанный на точныхъ изслѣдованіяхъ съ самаго начала, подтверждая каждый выводъ, всякій разсказъ, указаніемъ на современные источники и по возможности прилагая даже самыя извлеченія изъ источниковъ, съ тѣмъ, чтобъ всякій могъ самъ повѣрить сдѣланные выводы и даже съ тѣмъ, чтобъ будущій дѣятель, не возобновляя труда архивнаго, но имѣя новый взглядъ и болѣе искусное перо, могъ изъ готовыхъ матеріаловъ и на готовомъ прочномъ фундаментѣ создать свое сочиненіе, болѣе занимательное въ чтеніи, но не болѣе точное для справокъ, можетъ быть болѣе литературное, но едва-ли болѣе историческое.

Принявъ такой способъ изложенія, одобренный Его Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ и признаваемый морскимъ ученымъ комитетомъ за самый раціональный, обѣщающій вѣрное изложеніе фактовъ и окончательную разработку такого интереснаго предмета, предстояло обратиться къ архивамъ, и тутъ были встрѣчены немаловажныя затрудненія. Можно утвердительно сказать, что убѣжденіе въ необходимости храненія и порядочнаго содержанія документовъ прежняго времени, вошедшее издавна въ число государственныхъ принциповъ, не находило до нашей эпохи (принимая ее въ смыслѣ 30—40 послѣднихъ годовъ) большаго сочувствія, не только въ ближайшихъ исполнителяхъ, но даже и въ главныхъ начальникахъ различныхъ отраслей государственнаго управленія. Сохраняя то, въ чемъ настояла надобность для справокъ, исполнители, какъ видно изъ послѣдствій, относились ко всему остальному съ полнымъ равнодушіемъ, тогда какъ административныя преобразованія, слѣдовавшія одни за другими, много способствовали бы приведенію архивовъ въ порядокъ и взаимному размѣну документовъ по ихъ спеціальностямъ.

Послѣ устройства главнаго морскаго архива, послѣдовавшаго въ началѣ второй четверти нынѣшняго столѣтія и до времени вступленія въ управленіе министерствомъ Его Императорскаго

www.starieknigi.info

Высочества Генералъ-Адмирала, едва ли возбуждался вопросъ, въ какой мѣрѣ состояніе нашего главнаго морскаго архива соотвѣтствуетъ своему назначенію служить главнымъ и единственнымъ хранилищемъ всѣхъ матеріаловъ, относящихся къ прошедшему нашего флота.

Старанія Великаго Князя къ сосредоточенію въ нашемъ архивѣ всего, что составляетъ его неотъемлемую принадлежность, остались безъ успѣха (*), вслѣдствіе чего главный морской архивъ продолжаетъ оставаться, говоря относительно, бѣднымъ документами историческаго содержанія.

Не найдя въ нашемъ архивѣ ни одного указанія на начало нашего флота, весною 1860 года г. Елагинъ перенесъ занятія своихъ сотрудниковъ одновременно въ архивы: государственный, военнаго министерства и эрмитажный, и употребилъ лѣто на осмотръ таганрогскаго отдѣленія, николаевскаго архива и архивовъ: воронежскаго и московскаго министерства иностранныхъ дѣлъ. Разборъ 13-ти тюковъ, взятыхъ изъ воронежскаго архива съ полуистлѣвшими тетрадями, свитками и множествомъ отдѣльныхъ лоскутковъ, перемѣшанныхъ между собою, заключилъ занятія этого года.

Между тѣмъ, знакомство съ московскимъ архивомъ министерства иностранныхъ дѣлъ, заключающимъ въ себѣ богатый источникъ матеріаловъ, указало на другое хранилище, весьма обильное документами, именно московскій архивъ министерства юстиціи. Съ начала 1861 года и до весны двое изъ сотрудниковъ (поручики Коргуевъ и Петровъ) безпрерывно занимались въ этихъ двухъ архивахъ. Изъ перваго подлинныя дѣла, отбираемыя этими офицерами, высылались сюда для пересмотра и выписокъ; во второмъ же, эти работы производились на мѣстѣ.

Съ весны 1861 года, почти 5 мѣсяцевъ было употреблено г. Елагинымъ на работы въ архивахъ: стокгольмскомъ, лондонскомъ, вѣнскомъ, въ Амстердамѣ и Гагѣ. Въ это время

(*) Въ 1850 годахъ Его Высочеству угодно было отнестись въ нѣкоторыя вѣдомства о доставленіи въ морское министерство имѣющихся у нихъ историческихъ документовъ морскаго содержанія, но, сколько извѣстно, отвѣтъ на это послѣдовалъ только изъ двухъ мѣстъ, именно: 1) изъ архива царства Польскаго доставленіемъ нѣкоторыхъ выписокъ, относящихся къ началу XVII вѣка, когда Польша владѣла Данцигомъ, и 2) изъ Воронежскаго архива, сообщеніемъ нѣсколькихъ листковъ, взятыхъ оттуда на удачу.

www.starieknigi.info

сотрудники его, съ которыми онъ находился въ безпрерывныхъ сношеніяхъ, продолжали заниматься какъ въ главномъ морскомъ архивѣ, такъ и въ государственномъ, и въ отдѣленіи рукописей въ Императорской публичной библіотекѣ.

При занятіи во всѣхъ упомянутыхъ архивахъ, изслѣдованія съ 1695 по 1700 годъ подвигались впередъ строго въ хронологическомъ порядкѣ, имѣя въ виду собственно періодъ азовскій. Съ 1700 года прибавилась отрасль архангельская, а съ 1702 года—балтійская. Преслѣдуя одновременно всѣ эти отрасли, главное вниманіе постоянно обращено было на азовскій періодъ за все время его существованія (1696—1712).

Въ началѣ 1862 года г. Елагинъ, желая скорѣе осуществить труды свои, приступилъ уже къ печатанію матеріаловъ азовскаго періода, но это скоро оказалось преждевременнымъ, ибо еще многое не было найдено, и потому печатаніе пріостановлено и зимою двое изъ сотрудниковъ (гг. Сѣверюковъ и Петровъ) снова были отправлены въ Москву для изслѣдованій, продолжавшихся слишкомъ два мѣсяца. За тѣмъ поѣздка эта была предпринята вновь двумя же лицами (поручики Коргуевъ и Петровъ)—однимъ на короткое время только въ Москву; отсутствіе же другаго, въ Москвѣ и Воронежѣ, продолжалось почти четыре мѣсяца.

Только съ весны 1862 года, послѣ двухлѣтнихъ трудовъ пересмотра старыхъ дѣлъ и составленія изъ нихъ выписокъ, можно было приступить къ окончательной обработкѣ азовскаго періода, по сгруппированнымъ уже матеріаламъ. Работа эта не могла идти быстро. Безпрестанно встрѣчавшаяся неполнота, не смотря на обиліе собранныхъ матеріаловъ, заставляла часто возвращаться къ архивамъ для новаго просмотра уже изслѣдованныхъ документовъ. Эти возвращенія были не напрасны: многое, первоначально неказавшееся интереснымъ, получило другое значеніе при вторичномъ пересмотрѣ, происходившемъ совершенно при другомъ взглядѣ. Изученіе иностранныхъ источниковъ, весьма много облегчавшее работу, требовало тоже весьма много и времени. Г. Елагинъ, просматривая каталоги пяти иностранныхъ морскихъ архивовъ, только отмѣчалъ въ нихъ тѣ документы, въ которыхъ надѣялся найти что либо полезное по своему предмету (выписокъ же на мѣстѣ, за исключеніемъ стокгольмскаго архива, дѣлать ему не

www.starieknigi.info

позволялось, особенно въ лондонскомъ архивѣ); потомъ отыскивалъ человѣка, туземца, для снятія копій, устраивалъ повѣрку этихъ копій съ оригиналами—и, наконецъ, присылку ихъ сюда; тутъ ихъ переводили и дѣлали изъ нихъ извлеченія, а нерѣдко оказывалось, что дѣло занимательное своимъ заглавіемъ по каталогу, не содержало ничего интереснаго по существу; а между тѣмъ на отыскиваніе такой бумаги, на переписку ея и свѣрку съ подлинникомъ, на пересылку и переводъ—употреблено было не мало времени, труда и денегъ.

Въ отчетѣ за 1862 годъ уже было сказано, что разработка азовскаго періода приходитъ къ концу: въ то время дѣйствительно лежалъ почти оконченный и даже переписанный трудъ, въ которомъ обнаружились многіе недостатки. Безвозвратная утрата многихъ документовъ—слѣдствіе поздняго приступа къ разработкѣ—оставляя во многихъ случаяхъ ни чѣмъ незамѣнимые пробѣлы, вводили въ заблужденіе, къ разсѣянію котораго способствовали иногда документы прежняго времени, находимые въ собраніяхъ годовъ далеко послѣдующихъ.

При столь неблагопріятной для работы разрозненности спеціальныхъ свѣдѣній, состояніе нашихъ архивовъ весьма мало облегчаетъ труды историка. Изъ всѣхъ хранилищъ, откуда извлекались матеріалы для исторіи флота, только московскій архивъ министерства иностранныхъ дѣлъ, при распредѣленіи находящихся въ немъ документовъ на дѣла, представляетъ возможность приблизительнаго опредѣленія характера этихъ документовъ по каталогамъ, причемъ трудъ напраснаго чтенія представляется рѣже, сравнительно съ другими архивами.

Дѣла главнаго морскаго архива, раздѣленныя на весьма поверхностныя общія рубрики, и состоящія большею частію изъ большихъ переплетенныхъ томовъ, а также и свитковъ, требовали не только обстоятельнаго постраничнаго пересмотра, но весьма часто и подробнаго чтенія. Тоже самое условіе представляли и кабинетныя дѣла Петра Великаго, хранящіяся въ государственномъ архивѣ. Документы, заключавшіеся въ тринадцати тюкахъ, взятыхъ изъ воронежскаго архива, по величайшему безпорядку, въ которомъ они находились, требовали пересмотра ихъ почти по одиночкѣ. Болѣе же всего затрудне-

www.starieknigi.info

ній представлялъ московскій архивъ министерства юстиціи (*).

Для достиженія настоящаго результата, то есть полученія стройнаго, систематическаго собранія матеріаловъ, частію уже разработанныхъ, за промежутокъ времени съ 1695 по 1726 (*), пришлось просмотрѣть.

Въ главномъ морскомъ архивѣ.

Дѣлъ царскаго шатра, на Воронежѣ . . .	36	свитковъ.
— воинскаго морскаго приказа	90	книгъ.
Адмиралтейской канцеляріи	129	
— адмиралтействъ-коллегіи	295	
Журналовъ адмиралтействъ-коллегіи . . .	8	
Дѣлъ адмирала Апраксина	260	
— Вице-адмирала Крюйса.	12	
— вице-адмирала Змаевича	24	
Оберъ-сарваерской конторы	195	
Адмиралтейской конторы	81	

Въ государственномъ архивѣ.

Кабинетныя дѣла отд. I	72
— — — II	95

Довольно трудно опредѣлить число рукописей, картъ, чертежей и рисунковъ, просмотрѣнныхъ въ библіотекахъ. Импе-

(*) Въ этомъ хранилищѣ, поражающемъ своею громадностію, работа главнѣйше была сосредоточена на разсмотрѣніи свитковъ или столбцевъ Разряднаго отдѣленія. Послѣдніе, по неимѣнію ли достаточно мѣста или потому, что справки въ нихъ встрѣчались рѣже чѣмъ въ рукописныхъ книгахъ, помѣщались въ то время хуже сихъ послѣднихъ, именно въ самомъ верху, на полкахъ гдѣ они сложены въ нѣсколько рядовъ. Такимъ образомъ, для отысканія одного столбца, иногда представлялось нужнымъ отбирать и сбрасывать внизъ цѣлую сотню. Чтеніе этихъ столбцовъ, въ свою очередь, требовало продолжительнаго времени: часто случалось, что свѣдѣнія, обѣщаемыя заглавіемъ столбца, находились въ срединѣ, или въ концѣ онаго, и тогда нужно было раскатывать большую часть свитка, или весь свитокъ, безъ увѣренности найдти въ немъ что нибудь; иногда же столбецъ, начавшись интереснымъ документомъ, заключалъ въ себѣ далѣе, вещи вовсе неидущія къ дѣлу. Случалось и то, что, развернувъ весь столбецъ, не находили въ немъ того, что показано въ реэстрѣ или на заголовкѣ.

(*) Независимо отъ этого, когда очередь дошла до пересмотра дѣлъ и журналовъ адмиралтействъ-коллегіи, предпринято составленіе извлеченій изъ ея опредѣленій и протоколовъ. Трудъ этотъ, начатый съ 1718 года, временп учрежденія коллегіи, доведенъ до 1723 года.

www.starieknigi.info

раторской публичной, эрмитажа и академіи наукъ, а также дѣлъ и свитковъ въ военномъ министерствѣ, въ московскомъ архивѣ министерства иностранныхъ дѣлъ и въ архивѣ министерства юстиціи; между тѣмъ, значительный процентъ выписокъ извлеченъ изъ двухъ послѣднихъ хранилищъ. Наконецъ, въ случайно уцѣлѣвшихъ остаткахъ воронежскаго архива, хранящихся въ тамошнемъ статистическомъ комитетѣ и въ архивахъ: стокгольмскомъ, лондонскомъ, вѣнскомъ, амстердамскомъ и Гаги.

Вникая во всѣ вышеизложенныя обстоятельства и обращая вниманіе на массу свитковъ и дѣлъ, иногда полусогнившихъ, и рукописей едва разбираемыхъ, которыя были просмотрѣны въ продолженіе 4 лѣтъ, въ разныхъ архивахъ и библіотекахъ, изъ которыхъ уже отпечатано около 800 извлеченій, и въ особенности имѣя передъ глазами уже отпечатанные и сдѣлавшіеся достояніемъ публики, три почтенные тома, содержащіе описаніе азовскаго періода изъ исторіи нашего флота,—морской ученый комитетъ не можетъ не признать, что дѣятельность и трудолюбіе капитана 2 ранга Елагина и его сотрудниковъ вполнѣ оправдали ожиданія и принесли обильные плоды. Нельзя не сознаться, что подробная всесторонняя разработка этого періода, хотя и заключающая только 16 лѣтъ, не могла подвигаться быстро, какъ по отдаленности изслѣдуемаго времени, такъ и по разрозненности свѣдѣній, и требовала неутомимаго терпѣнія и непоколебимаго постоянства въ преслѣдованіи предположенной себѣ цѣли; надобно было трудиться какъ пчелѣ, и подобно ей, мало по-малу, извлекать необходимое, ожидая со стойкостію результатовъ впослѣдствіи. Это былъ трудъ тяжелый, а не такой, въ которомъ, время отъ времени получались бы утѣшительные плоды, доставляющіе удовольствіе и возбуждающіе тружениковъ къ новой дѣятельности. Это возбужденіе наши труженики должны были почерпать въ нравственномъ убѣжденіи той пользы, которой ожидали современемъ отъ плодовъ своей копотливой и негромкой дѣятельности. Съ другой стороны, нельзя не отдать справедливости вѣрному взгляду, выраженному въ предисловіи къ труду г. Елагина, что этотъ эпизодъ изъ исторіи нашего флота, тѣсно связанный съ дальнѣйшею судьбою его, интересенъ по подробностямъ созданія этой важной отрасли государственнаго

www.starieknigi.info

строя, и во многихъ случаяхъ представляетъ нѣсколько данныхъ для характеристики какъ государства, такъ и народа того времени, поголовно принимавшаго участіе въ сооруженіи флота, а потому добросовѣстная и подробная разработка этого періода составляетъ драгоцѣнное пріобрѣтеніе не только въ нашей морской, но и вообще русской литературѣ.

Оконченное и отпечатанное изложеніе этого періода, съ прибавленіями и приложеніями, вѣроятно удовлетворитъ самой взыскательной критикѣ, потому что весьма искусно вводитъ въ сферу современной дѣятельности, объясняя поводъ къ тому, или другому дѣйствію, и развивая отношенія ихъ къ предъидущему и послѣдующему; изображеніе характеровъ дѣятелей очерчиваетъ вѣрно, по имѣющимся даннымъ, изложеннымъ въ приложеніяхъ, которыя всякій можетъ повѣрить. Самыя приложенія, въ иныхъ случаяхъ, своимъ интересомъ и полнотою, служатъ какъ бы замѣною цѣлаго историческаго очерка, потому что знакомятъ съ жизненными отношеніями эпохи того времени.

Независимо отъ преслѣдованія своей главной цѣли, г. Елагинъ разработывалъ матеріалы, представляющіе интересъ по отношенію къ предпринятому труду или вообще ко флоту; такими трудами являются: а) Введеніе къ азовскому періоду нашего флота, заключающее хотя бѣглый, но весьма удовлетворительный, искусно избранный и изложенный очеркъ развитія морскаго искусства на западѣ отъ X до конца XVII столѣтія; б) Глава изъ отдѣла азовскій періодъ исторіи русскаго флота (Мор. Сбор. № 5, 1862 г.), и в) Наши флаги (Мор. Сбор. № 10, 1863 г.). Въ отчетахъ своихъ (Мор. Сбор. 1861 г. № 1 и 1862 № 1) и въ годовыхъ занятіяхъ морскаго ученаго комитета (Мор. Сбор. 1860 г. № 3, 1861 г. № 4, 1862 г. № 4, 1863 г. № 7), г. Елагинъ сообщалъ результаты своихъ поѣздокъ, розысканій, системы обработкиматеріаловъ, которые и легли точками опоры въ изданномъ теперь трудѣ. При такихъ заявленіяхъ г. Елагина, о ходѣ трудовъ его по исторіи русскаго флота, читателямъ Морскаго Сборника представлялась возможность возразить г. Елагину въ случаѣ невѣрности его взгляда, или указать ему на какіе либо новые источники, русскіе или иностранные, для исторіи нашего флота, или, наконецъ, изложить какое либо собственное мнѣніе по предмету

www.starieknigi.info

столь важному для русскихъ вообще и для моряковъ въ особенности.

Переходя отъ оконченнаго труда, къ продолжающемуся теперь, именно разработкѣ втораго періода исторіи нашего флота, 1702—1725, продолженіе изслѣдованій котораго составляло предметъ занятій въ 1862 и 1863 годахъ (*). Комитетъ нашелъ, что по составленной г. Елагинымъ программѣ, пересмотръ и выписки за этотъ періодъ кончены, за исключеніемъ: 1) дѣлъ постройки кронштадтской гавани съ 1714 года, 2) сенатскихъ дѣлъ, до морскаго управленія относящихся съ 1711 года, въ московскомъ архивѣ министерства юстиціи, и 3) дѣлъ нѣкоторыхъ иностранныхъ дворовъ въ московскомъ архивѣ министерства иностранныхъ дѣлъ. Для работъ въ первомъ изъ упомянутыхъ московскихъ архивовъ и для отбора дѣлъ изъ втораго и доставки ихъ сюда, отправленъ въ началѣ 1864 года въ Москву поручикъ Петровъ.

Обозрѣвая массу сдѣланныхъ выписокъ по разнымъ категоріямъ изъ іероглифическихъ рукописей и предстоящую имъ критическую оцѣнку, убѣждаешься въ громадности труда, уже совершеннаго и еще предстоящаго, и невольно желаешь поддержки той дѣятельности и того терпѣнія, которыми запечатленъ только что вышедшій нынѣ трудъ, и при томъ имѣя въ виду, справедливо выраженное г. Елагинымъ, въ предисловіи къ исторіи азовскаго періода нашего флота, мнѣніе, что подробность, съ которою изложенъ этотъ періодъ, не представится уже нужною для послѣдующаго времени, можно надѣяться, что разработываемый теперь балтійскій періодъ (1702—1725) будетъ конченъ къ 1866 году и мы будемъ имѣть полную исторію нашего флота въ царствованіе великаго его создателя.

Изслѣдовавъ въ подробности результаты системы, которая была принята при составленіи исторіи нашего флота, ученый комитетъ подвергнулъ обсужденію другія возможныя для достиженія той же цѣли, системы. Имѣя въ виду созданіе стройнаго цѣлаго, отвергая эпизодическій характеръ, но принимая за необходимое составленіе систематическаго, послѣдовательнаго изложенія событій со всѣми указаніями, по мнѣнію ученаго комитета та-

(*) Въ продолженіе 3 мѣсяцевъ послѣдняго года въ этихъ изслѣдованіяхъ, именно въ пересмотрѣ нѣкоторыхъ книгъ кабинетныхъ дѣлъ, принималъ участіе академикъ Императорской академіи наукъ Пекарскій.

www.starieknigi.info

кихъ системъ еще могутъ быть двѣ: 1) составленіе всей исторіи флота однимъ лицомъ при извѣстныхъ условіяхъ относительно срока и вознагражденія; 2) предварительно за извѣстный періодъ собрать матеріалы, такъ сказать, исчерпать ихъ по возможности, изъ всѣхъ возможныхъ источниковъ, безъ критики, и потомъ предложить на конкурсъ, составленіе изъ этихъ матеріаловъ уже самой исторіи за этотъ періодъ. При первой системѣ одиночные труды не предвѣщаютъ большаго успѣха, въ особенности при желаніи быстрыхъ результатовъ. Въ этомъ случаѣ работы неминуемо примутъ, или эпизодическій характеръ, или, что весьма естественно, предпочтеніе отдастся болѣе интересному и легчайшему, причемъ менѣе интересное и труднѣйшее, но одинаково важное для исторіи, останется въ сторонѣ. А при самонадѣянности, односторонности, взгляда и срочной работѣ, невольно допустится пренебреженіе къ подробностямъ, въ ущербъ достоинству историческаго труда. Притомъ, по громадности этого труда, едва ли кто будетъ въ состояніи добросовѣстно исполнить этотъ подвигъ. Труды нашего замѣчательнаго труженика г. Соколова, подтверждаютъ эти слова—онъ палъ подъ бременемъ усердія къ архивнымъ розысканіямъ и изумительной своей дѣятельности, однако постоянно увлекался эпизодическимъ характеромъ, оставивъ только два капитальные труда: *Лѣтопись крушеній и пожаровъ судовъ русскаго флота* и *Русская морская библіотека*; почему онъ не принялся за разработку какого нибудь періода исторіи нашего флота, занимаясь всю жизнь историографическими трудами? Онъ чувствовалъ, что это не по силамъ одному, хотя и такому, каковъ онъ самъ былъ, и потому своими эпизодическими трудами приготовлялъ матеріалы, надѣясь, вѣроятно, впослѣдствіи слить все это въ одно цѣлое, стройное. А. В. Висковатовъ, другой извѣстный намъ труженикъ, около 30 лѣтъ занимался собираніемъ матеріаловъ для исторіи нашего флота и помѣстившій еще въ 30-хъ годахъ нѣсколько эпизодическихъ статей по этому предмету въ періодическихъ того времени изданіяхъ, оставилъ намъ только одинъ небольшой трудъ въ законченномъ видѣ: *Краткій историческій обзоръ морскихъ походовъ русскихъ до исхода XII столѣтія*. Наконецъ, одиночный трудъ извѣстнаго нашего историка г. Устрялова, представляетъ почти тоже. Сравненіе его труда съ трудомъ г. Елагина, обнаружи-

www.starieknigi.info

ваетъ ошибочное понятіе многихъ весьма важныхъ фактовъ, или невѣденіе ихъ—а это есть неминуемое послѣдствіе одиночнаго труда и недостаточности подготовительныхъ трудовъ, служащихъ основаніемъ. Сверхъ всего этого, одиночная работа, сопряженная съ добросовѣстнымъ собраніемъ матеріаловъ, не вознаграждаемая ни чѣмъ въ настоящемъ, но обѣщающая вознагражденіе впередъ, послѣ оцѣнки результатовъ—заставитъ можетъ быть многихъ отступить въ самомъ началѣ.

Вторая система обѣщаетъ болѣе успѣха, но и тутъ обязательное собраніе или исчерпываніе матеріаловъ не можетъ ограничиться отдѣльными трудами одного лица: не говоря о количествѣ самаго труда, одновременный просмотръ двумя или нѣсколькими лицами различныхъ современныхъ документовъ и обмѣнъ между ними взглядовъ весьма много облегчаютъ занятія, устраняютъ односторонность взгляда и доставляютъ возможность взаимной повѣрки. Притомъ отдѣльные труды собирателей матеріаловъ и разработывателя ихъ, будутъ лишены взаимнаго интереса: тяжкій но негромкій трудъ собирателей не будетъ имѣть нравственной поддержки, а представленный по конкурсу трудъ, для своего облегченія, не воспользуется всѣми матеріалами и недостаточность свою можетъ оправдывать недостаточностію матеріаловъ. Чтобъ это разъединеніе интересовъ не вредило достоинству труда, необходимо сдѣлать разработывателя участникомъ исчерпыванія и группированія матеріаловъ, даже руководителемъ въ этомъ тяжеломъ трудѣ. Система, принятая нынѣ при составленіи исторіи нашего флота, вполнѣ удовлетворяетъ этому условію, а потому морской ученый комитетъ признаетъ ее за самую раціональную и лучшую, такъ что желалъ бы удержать ее на будущее время, ожидая отъ нея тѣхъ же капитальныхъ результатовъ, какіе уже имѣетъ теперь. Конечно, желательно бы было ускорить ходъ дѣла и для этого, безъ вреда системѣ и достоинству труда, можно бы предложить составить исторію черноморскаго флота особенному мѣстному лицу, въ видѣ самостоятельнаго отдѣльнаго труда.

Предметъ занятій минувшаго года заключался въ продолженіи изслѣдованій царствованія Петра Великаго. Въ этомъ періодѣ, кромѣ собственно дѣйствій балтійскаго флота, подлежитъ разработкѣ дѣятельность всѣхъ учрежденій, входившихъ въ составъ морскаго управленія въ первой четверти вѣка. Пер-

www.starieknigi.info

вая половина года посвящена была изслѣдованіямъ въ московскихъ архивахъ, гдѣ одинъ изъ сотрудниковъ капитана 2 ранга Елагина, поручикъ Петровъ, провелъ слишкомъ три мѣсяца. Независимо отъ выписокъ, дѣлаемыхъ этимъ офицеромъ въ архивахъ министерствъ юстиціи и иностранныхъ дѣлъ, изъ послѣдняго постоянно высылались сюда дѣла за разработываемый періодъ изъ слѣдующихъ отдѣленій: 1) письма разныхъ лицъ на русскомъ языкѣ; 2) письма иностранныя, и 3) дѣла и письма князя Меншикова. Изслѣдованія въ московскихъ архивахъ окончены. Къ числу замѣчательныхъ документовъ, пріобрѣтенныхъ оттуда, слѣдуетъ отнести собраніе собственноручныхъ писемъ Петра, частію неизвѣстныхъ, и собраніе различныхъ рисунковъ, картъ и плановъ, доставленныхъ сюда для снятія копій. Въ параллель съ этими занятіями окончательно просматриваются кабинетныя дѣла.

Осенью занятія перенесены были въ архивъ и библіотеку Императорской академіи наукъ, доставившихъ тоже много интересныхъ свѣдѣній и рисунковъ. За тѣмъ просмотрѣно 44 тома документовъ, оставшихся послѣ покойнаго академика Гаммеля. Независимо отъ этого, пересмотрѣнъ, съ пріобрѣтеніемъ значительнаго количества выписокъ, громадный отдѣлъ журналовъ, протоколовъ и дѣлъ адмиралтействъ-коллегіи 1722—1724 годовъ. Въ настоящее время можно сказать, что за время царствованія Петра, по видимому, всѣ источники окончательно изслѣдованы, за исключеніемъ нѣсколькихъ мѣсяцевъ дѣлъ адмиралтействъ-коллегіи и дѣлъ с.-петербургскаго гребнаго порта съ 1721 года. Такъ какъ сдача послѣднихъ въ архивъ еще не совершенно окончена, то не предстоитъ еще возможности опредѣлить степень интереса, который можетъ представить это отдѣленіе.

Между тѣмъ, занимаясь разработкою собранныхъ матеріаловъ, капитанъ 2 ранга Елагинъ приступилъ въ октябрѣ мѣсяцѣ къ печатанію приложеній. Главнѣйшимъ поводомъ къ этому служитъ желаніе обезпечить сохраненіе этого собранія отъ всякихъ случайностей. Кромѣ того, отдѣльное изданіе приложеній, независимо отъ собственно историческаго изложенія, вполнѣ согласно съ мнѣніемъ, не разъ выраженнымъ по появленіи первой части исторіи флота, о возможности пріобрѣтать текстъ или приложенія, вмѣстѣ или каждое порознь.

www.starieknigi.info

Раздѣленныя на большія числа отдѣловъ, сравнительно съ первою частію, приложенія составятъ собою не менѣе 120 листовъ, того же формата и шрифта, что и въ первой части. Къ 1 января нынѣшняго года было уже отпечатано 11 листовъ.

Сочиненія, разсматривавшіяся комитетомъ въ 1864 году.

1) Корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ Гаусманъ сдѣлалъ предложеніе кораблестроительному департаменту о переводѣ на русскій языкъ книги:

«Bourne's catechism of the Steam Engine», съ тѣмъ, чтобы переводъ этотъ былъ напечатанъ на казенный счетъ.

На вопросъ департамента, въ какой мѣрѣ книга Бурна можетъ быть полезна для нашихъ механиковъ, комитетъ сообщилъ, что по его мнѣнію было бы весьма полезно принять предложеніе г. Гаусмана, относительно перевода книги Бурна.

Сочиненіе это хорошо извѣстно комитету и нѣтъ сомнѣнія, что въ переводѣ на русскій языкъ, оно будетъ весьма полезно для нашихъ офицеровъ.

2) Русско-колошинскій словарь.

Словарь этотъ, составленный судовымъ врачемъ корвета «Рында», г. Павлицкимъ, переданъ на разсмотрѣніе морскаго ученаго комитета.

По просьбѣ предсѣдателя, директоръ 6 гимназіи, г. Радловъ, взялъ на себя трудъ сообщить свое заключеніе объ этомъ словарѣ.

3) *Etudes théoriques et pratiques sur les armes portatives* (Литографированный курсъ о ручномъ огнестрѣльномъ оружіи), составленный лейтенантомъ французской службы Кювервилемъ.

Курсъ этотъ, доставленный изъ за границы контръ-адмираломъ Бутаковымъ, переданъ былъ, по приказанію г. управляющаго морскимъ министерствомъ, на разсмотрѣніе помощнику предсѣдателя коммисіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ, подполковнику Мусселіусу, и впослѣдствіи, съ мнѣніемъ его, поступилъ на заключеніе ученаго комитета.

www.starieknigi.info

Сочиненіе Кювервиля, или вѣрнѣе компиляція, обнимаетъ собою теоретическія и практическія изслѣдованія ручнаго огнестрѣльнаго оружія и предназначено для офицеровъ, которые не могли слѣдить за курсомъ нормальной школы стрѣльбы въ Венсенѣ.

Судя по одному заглавію этого сочиненія, видно, что исключительная цѣль его заключается въ томъ, чтобы ознакомить офицеровъ, неокончившихъ курсъ въ высшемъ военно-учебномъ заведеніи, съ подробностями, относящимися къ ручному огнестрѣльному оружію, и что, слѣдовательно, характеръ этого сочиненія долженъ быть въ большей или меньшей степени одинаковъ съ тѣмъ, которому обыкновенно придерживаются при чтеніи курса о ручномъ огнестрѣльномъ оружіи въ офицерскихъ стрѣлковыхъ школахъ (напр. съ напечатаннымъ у насъ курсомъ о ручномъ огнестрѣльномъ оружіи, составленнымъ по лекціямъ, читаннымъ офицерамъ въ нашей стрѣлковой школѣ, изданнымъ Островерховымъ и Ларіоновымъ и т. п.). Всѣ подобнаго рода сочиненія, конечно, не могутъ имѣть своимъ предметомъ что либо новое, усовершествованное, по части огнестрѣльнаго оружія, или спеціальную разработку одной какой либо отдѣльной отрасли этой науки; цѣль ихъ заключается въ обстоятельномъ объясненіи того, что непреложно дознано по части ручнаго огнестрѣльнаго оружія путемъ опыта и наукой.

Мнѣнія нѣкоторыхъ членовъ комитета по этому сочиненію представлены въ концѣ года.

4) A few remarks on the ordnance Comettee and the great gun controversy, by Catapylt.

5) Rifled ordnance. Remarks on the report of the ordnance select Commettee on competitive rifled guns etc. By Bashley Britten.

Подробное описаніе этихъ брошюръ напечатано въ Морскомъ Сборникѣ въ 1864 году, въ статьѣ «Англійская артиллерія».

6) Guns versus Armour Plates etc. By S. M. Parsons. Напечатана въ Морскомъ Сборникѣ 1864 года, въ статьѣ: «Объ орудіяхъ Парсона и Пализера».

7) Methods on ascertaining the distance from ships at Sea. By Cap. Ruder.

Приготовлена къ напечатанію въ Морскомъ Сборникѣ по-

www.starieknigi.info

дробная статья о дальномѣрахъ, въ которую вошла брошюра Ruder'a, объ измѣреніи разстояній въ морѣ.

8) Treatise on the comparative merits of at riffe gun and rotary rocket и проч. By William Hale.

Основываясь на свѣдѣніяхъ, изложенныхъ въ этой брошюрѣ, поручено члену комитета, подполковнику Мусселіусу, въ предстоящую поѣздку за границу, собрать подробныя данныя о ракетахъ Hale'я.

Кромѣ этой брошюры, комитетъ имѣетъ еще свѣдѣнія объ опытахъ надъ ракетами Геля, доставленныя контръ-адмираломъ Бутаковымъ. Сообщивъ письмо контръ-адмирала Бутакова въ военное министерство, комитетъ считаетъ однакожъ эти свѣдѣнія недостаточными для заключенія по этому дѣлу.

9) Riefled Ordnance. By Lynall Thomes. Разсматривается.

10) A manual of practical hygiene prepared especially for use in the medical service of the army, by Parkes. London 1864.

Сочиненіе сочувственно встрѣченное англійскою журналистикою.

11) La loi des Tempêtes considerée dans ses rapports avec les mouvements de l'atmosphère, par. H. W Dove.

Изъ всѣхъ сочиненій знаменитаго метеоролога, настоящая книга наиболѣе заслуживаетъ быть переведенною на русскій языкъ. Сочиненіе это, излагая въ полномъ объемѣ предметъ о штормахъ въ практическомъ отношеніи, крайне важный для каждаго моряка, доставитъ, въ переводѣ на русскій языкъ, безъ сомнѣнія, полезное чтеніе для нашихъ офицеровъ.

ОТДѢЛЪ II.

1) Подводная стрѣльба.

Съ разрѣшенія г. управляющаго морскимъ министерствомъ, морской ученый комитетъ въ іюнѣ прошлаго года объявилъ конкурсъ, съ премією въ 500 руб. сер. за рѣшеніе вопроса о производствѣ подводной стрѣльбы изъ орудія, расположеннаго въ бортѣ судна ниже ватерлиніи, съ условіемъ: *первое*, чтобъ выстрѣлъ производился отъ прикосновенія посторонняго тѣла къ дулу орудія, и *второе*, чтобъ при выдвиганіи и откатѣ орудія, устранить допускъ воды внутрь.

www.starieknigi.info

Срокомъ представленія проэктовъ этихъ приспособленій было назначено 1-е января 1864 года, но, такъ какъ нѣкоторыя модели и чертежи, о сообщеніи которыхъ были сдѣланы заявленія еще въ концѣ 1863 года, по отдаленности мѣста пребыванія конкурентовъ, поступали въ комитетъ уже въ началѣ 1864 года, то и совокупное разсмотрѣніе ихъ было отложено до окончательнаго поступленія всѣхъ рѣшеній, число которыхъ достигло до *двадцати шести*.

Внимательный просмотръ этихъ проэктовъ показалъ возможность раздѣленія ихъ на два отдѣла: *двадцать одинъ*, принадлежащіе къ первому отдѣлу, мало выдерживаютъ критики. *Пять*, принадлежащіе ко второму, хотя и могутъ обратить на себя вниманіе, но, строго говоря, не выполняютъ въ совершенно удовлетворительной степени всѣхъ условій программы. Лучшимъ изъ этихъ пяти оказался проэктъ, представленный полковникомъ Пестичемъ и штабсъ-капитаномъ Мироновымъ.

Проэктъ этотъ, въ отношеніи рѣшенія главныхъ вопросовъ программы, не только не представляетъ въ теоретическомъ отношеніи какихъ либо несообразностей, но и на опытѣ, произведенномъ въ Кронштадтѣ изобрѣтателями, въ присутствіи членовъ комитета, директора артиллерійскаго управленія и предсѣдателя коммисіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ на частномъ паровомъ баркасѣ, въ которомъ было сдѣлано, согласно проэкта, приспособленіе для стрѣльбы подъ водою изъ 3 фунт. мѣдной пушки, получились удовлетворительные результаты.

Онъ отличается отъ всѣхъ прочихъ проэктовъ особенною простотою своею и въ особенности счастливою мыслью примѣнить для предупрежденія просачиванія воды между стѣнами орудія и порта, извѣстное, впрочемъ, въ техникѣ приспособленіе «стуфинксъ-боксъ», доставляющее во всякое время полную возможность уничтожить могущій образоваться отъ времени зазоръ между стѣнами орудія и стуфинксъ-боксомъ. Но если въ этомъ отношеніи проэктъ полковника Пестича и штабсъ-капитана Миронова и не оставляетъ желать ничего лучшаго и болѣе простаго приспособленія, то тѣмъ не менѣе, должно замѣтить, что удобство и простота этого приспособленія достигнуты нѣкоторымъ образомъ въ ущербъ прочности и удобства придвиганія орудія. И въ самомъ дѣлѣ извѣстно, что при устройствѣ орудій должно избѣгать выдающихся частей, укра-

www.starieknigi.info

шеній на поверхности орудія или быстрыхъ переходовъ въ измѣненіяхъ отъ однихъ частей орудія къ другимъ, потому что всѣ подобнаго рода измѣненія нарушаютъ правильность и послѣдовательность въ сотрясеніи частицъ металла въ стѣнахъ, сопровождающихъ каждый выстрѣлъ изъ орудія.

Въ разсматриваемомъ же проэктѣ изобрѣтатели не приняли этого обстоятельства въ соображеніе и предложили, въ видахъ сохраненія центральности положенія орудія относительно порта, выбрать вдоль всей нижней поверхности казенной части орудія пазъ, вознаграждая потерянную при этомъ прочность увеличеніемъ толщины стѣнъ въ этой части орудія. Такое мнѣніе изобрѣтателей, къ сожалѣнію, весьма ошибочно, ибо излишняя толщина стѣнъ, какъ извѣстно, не только не увеличиваетъ, а напротивъ того, уменьшаетъ прочность орудія.

Во вторыхъ, для достиженія того же условія (центральнаго положенія орудія) изобрѣтатели предлагаютъ положить орудіе непосредственно казенною частью на самую поверхность чугуннаго стула, что также въ свою очередь должно нарушать однообразіе вибраціи частицъ металла въ стѣнахъ орудія при выстрѣлѣ, а слѣдовательно, угрожать и самой прочности его.

Въ третьихъ, отъ замѣненія подвижнаго станка неподвижнымъ чугуннымъ стуломъ, вся сила отдачи передается исключительно орудію, вслѣдствіе чего неизбѣжно, для предупрежденія выскакиванія орудія со стула, придать орудію значительный вѣсъ, который на этомъ основаніи долженъ быть равенъ суммѣ вѣсовъ обыкновеннаго орудія и станка, что въ свою очередь, крайне затрудняетъ, усложняетъ и увеличиваетъ цѣнность фабрикаціи, а съ другой стороны увеличиваетъ трудность придвиганія орудія къ борту послѣ выстрѣла.

Въ четвертыхъ, такъ какъ приспособленія для производства выстрѣла поставляютъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы орудіе отъ удара въ непріятельское судно нѣсколько вдвинулось во внутрь, то, принимая въ соображеніе огромный вѣсъ этого орудія, нельзя не допустить, что ударъ этотъ долженъ быть достаточно силенъ, въ противномъ случаѣ, орудіе не вдвинется и вслѣдствіе этого не послѣдуетъ выстрѣлъ, между тѣмъ какъ сильный ударъ угрожаетъ опасности повредить носовую часть своего судна. Что касается первыхъ трехъ недостатковъ, то комитетъ считаетъ не лишнимъ обратить вниманіе изобрѣта-

www.starieknigi.info

талей на то, чтобъ они неподвижный стулъ замѣнили бы станкомъ, отодвигающимся послѣ выстрѣла вмѣстѣ съ орудіемъ, что, конечно, весьма бы облегчило придвиганіе орудія къ борту и дало бы полную возможность устранить всѣ неблагопріятныя обстоятельства, вредящія прочности и увеличивающія безъ особенной надобности вѣсъ орудія. При этомъ комитету не кажется невозможнымъ сдѣлать къ этому станку всѣ необходимыя приспособленія для сохраненія орудія въ центральномъ положеніи относительно подводнаго порта.

Относительно же четвертаго условія, необходимо замѣтить, что со времени предложенія комитетомъ на конкурсъ вопроса о стрѣльбѣ подъ водой, дальнѣйшія изысканія, произведенныя надъ этимъ вопросомъ въ Соединенныхъ штатахъ и Англіи, показали возможность стрѣлять подъ водою на нѣкоторомъ разстояніи отъ непріятельскаго судна, такъ что, вслѣдствіе этого, условіе воспламененія заряда отъ непосредственнаго прикосновенія судна къ дулу орудія, не имѣетъ въ настоящее время особеннаго значенія.

Такимъ образомъ рѣшеніе гг. Пестича и Миронова, въ настоящемъ его видѣ, не доставляетъ имъ неотъемлемаго права на полученіе преміи, но принимая, во вниманіе пользу, которая можетъ послѣдовать отъ дальнѣйшаго развитія и усовершенствованія ихъ проэкта, въ особенности при средствахъ, которыя они имѣютъ, комитетъ полагаетъ выдать имъ 500 руб. не какъ премію, но въ видѣ поощренія, съ тѣмъ, чтобъ они неотлагательно занялись усовершенствованіемъ проэкта, на основаніи сдѣланныхъ замѣчаній, и примѣненія его къ дѣлу въ большемъ размѣрѣ.

2) Подводный фонарь подполковника фонъ-деръ Вейде.

Разрѣшеніемъ вопроса о подводномъ освѣщеніи занимались весьма многія лица, въ особенности въ Англіи и Франціи, но сколько извѣстно комитету, попытки, предпринимаемыя къ подводному освѣщенію электрическимъ и друмондовымъ свѣтомъ, не приводили еще къ хорошимъ результатамъ. Между прочимъ, комитетъ, съ разрѣшенія г. управляющаго морскимъ министерствомъ, вступалъ въ сношеніе съ однимъ иностранцемъ Гигарде (въ Парижѣ), предлагавшемъ нашему правительству свои

www.starieknigi.info

подводныя лампы. Гигарде, не объявляя устройства своихъ лампъ, соглашался произвести испытаніе въ присутствіи нашего агента, за что слѣдовало уплатить до 400 фр. и сверхъ того купить у него не менѣе 10 лампъ по 5000 фр. за каждую. Дѣло это не получило дальнѣйшаго хода.

Подполковникъ фонъ-деръ Вейде, служащій въ первомъ павловскомъ училищѣ, предложилъ комитету въ настоящемъ, году, подвергнуть испытанію и пріобрѣсти отъ него покупкою для морскаго министерства изобрѣтенный имъ снарядъ для подводнаго освѣщенія.

Снарядъ этотъ названъ изобрѣтателемъ «нептуновымъ фонаремъ».

Испытанія надъ апаратомъ подполковника фонъ-деръ Вейде были произведены слѣдующимъ образомъ.

20-го іюля, утромъ, былъ произведенъ первый опытъ у Новаго адмиралтейства, на глубинѣ около 20 фут. и оказалось, что въ глубинѣ воды, гдѣ водолазъ не могъ видѣть предметовъ на днѣ при помощи одного дневнаго свѣта, съ помощью лампы видѣлъ ясно. По словамъ г. Фонъ-деръ Вейде, лампа его была уже подвергнута опыту, по приглашенію генералъ-адъютанта Тотлебена въ Кронштадтѣ у ряжей на сѣверной сторонѣ, при чемъ водолазъ осмотрѣлъ 25 саж. ряжей, въ присутствіи нѣкоторыхъ изъ военныхъ инженеровъ, которые считаютъ полученные результаты удовлетворительными для ихъ цѣли.

Второй опытъ надъ нептуновымъ фонаремъ былъ произведенъ ученымъ комитетомъ 31-го іюля въ 10-ть часовъ вечера въ главномъ адмиралтействѣ. На глубинѣ около 15 фут. водолазъ отыскивалъ разныя вещи, бросаемыя съ берега и могъ хорошо разсматривать дно рѣки. Въ заключеніе опыта было приказано водолазу вбить подъ водою на глубинѣ 15 фут. въ доску на назначенномъ карандашемъ мѣстѣ гвоздь, что и было исполнено имъ совершенно точно. Между прочимъ при этомъ опытѣ одинъ разъ фонарь потухъ въ рукахъ только что опустившагося водолаза, что вѣроятно, произошло отъ наклоненія фонаря, при сильномъ приливѣ масла къ мѣсту горѣнія. Изобрѣтатель обѣщается устранить этотъ недостатокъ, сдѣлавъ самую лампу внутри фонаря висячею.

Произведенные комитетомъ опыты, по своимъ результатамъ

www.starieknigi.info

приводятъ къ тому убѣжденію, что изобрѣтеніе подполковника Фонъ-деръ Вейде можетъ имѣть во многихъ случаяхъ полезное примѣненіе, какъ напримѣръ при осмотрѣ подводной части судна, при поднятіи изъ воды тяжестей и вообще при всѣхъ подводныхъ работахъ; но при этомъ, независимо приданія лампѣ остойчивости, необходимо, чтобъ издаваемый ею свѣтъ не ограничивался одною стороною, но освѣщалъ бы двѣ стороны.

Приборъ г. Фонъ-деръ Вейде по устройству своему не представляетъ затрудненій, какъ при обращеніи съ нимъ, такъ и при починкѣ, въ случаѣ поврежденій: цѣнность же этого прибора, по отзыву изобрѣтателя, объусловливается числомъ заказанныхъ приборовъ.

Признавая полезнымъ снабженіе нашихъ портовъ этими приборами, какъ для портовыхъ надобностей, такъ и работъ гидравлическихъ, комитетъ, пригласивъ къ обсужденію этого вопроса кораблестроительный департаментъ и строительное управленіе, положилъ представить на благоусмотрѣніе г. управляющаго морскимъ министерствомъ, не угодно ли будетъ разрѣшить пріобрѣсть для портовъ: с.-петербургскаго, кронштадтскаго, николаевскаго, Астрахани и Николаевска на Амурѣ по два прибора (считая одинъ запаснымъ) подполковника фонъ-деръ Вейде, каждый съ гуттаперчевыми рукавами на глубину до 30 фут. и съ освѣщеніемъ на двѣ стороны, всего десять приборовъ.

По отзыву изобрѣтателя, при изготовленіи приборовъ этихъ въ маломъ числѣ, работа ихъ производится ручнымъ способомъ, что́ несравненно дороже фабричнаго, и потому каждый приборъ обойдется въ 420 руб. Въ случаѣ же заказа ихъ въ большомъ числѣ, не менѣе 100, то каждый обошелся бы не дороже 300 руб.

Г. управляющій морскимъ министерствомъ, утвердивъ заключеніе комитета о заказѣ, приказалъ передать это для исполненія въ кораблестроительный департаментъ.

3) По вопросу о предохраненіи подводныхъ частей желѣзныхъ судовъ отъ ржавчины и обростанія.

Перечисливъ въ отчетѣ прошлаго 1863 года, многіе извѣстные способы предохраненія желѣза отъ ржавчины, комитетъ

www.starieknigi.info

высказалъ то убѣжденіе, что такъ какъ нашимъ броненоснымъ судамъ приходится плавать въ сравнительно прѣсной водѣ, противу той, въ которой плаваютъ англійскія и французскія суда; то вопросъ этотъ представляетъ для насъ менѣе важности, и потому пока намъ можно ограничиться выжиданіемъ тѣхъ результатовъ, къ какимъ прійдутъ окончательно Франція и Англія. Въ этомъ году вопросъ сей былъ возбуждаемъ нѣкоторыми предложеніями по этому предмету, сдѣланными нашему министерству изъ-за границы, и наконецъ докладомъ кораблестроительнаго департамента о необходимости скорѣйшаго и успѣшнаго рѣшенія этого важнаго вопроса. Имѣя въ виду постоянно этотъ предметъ, комитетъ, при посредствѣ находящихся въ Англіи агентовъ нашихъ, слѣдитъ за всѣми испытаніями, предпринимаемыми надъ различными составами, и приступилъ въ настоящее время къ подробному разсмотрѣнію доставленныхъ изъ-за границы свѣдѣній и въ томъ числѣ подробнаго мемуара французскаго академика M. Becquerel'я о предохраненіи отъ ржавчины броненосныхъ судовъ.

4) Галванизированіе проволочнаго такелажа.

Лейтенантъ Федоровскій 3-й представилъ кораблестроительному департаменту записку о неудовлетворительности галванизированія проволочнаго такелажа цинкомъ, и вообще желѣза, употребляемаго въ кораблестроительномъ дѣлѣ, и при этомъ предложилъ способъ галванизированія желѣза композиціей.

Предложеніе Федоровскаго состоитъ въ слѣдующемъ:

«1) Желѣзо, употребляемое на судахъ, которое требуетъ галванизированія, покрывать не цинкомъ, но композиціей изъ легкоплавкихъ металловъ, которое выдерживаетъ дѣйствіе слабыхъ растительныхъ кислотъ, находящихся въ смолѣ.

«2) Проволоку для такелажа, который не можетъ быть оклетеванъ, [illegible]цать мѣдью. Мнѣ извѣстны эти работы, такъ какъ я занимаюсь ими, а также занимаюсь устройствомъ электрическихъ снарядовъ; мнѣ удалось улучшить качество желѣзной проволоки, давъ ей значительную тягучесть и мягкость, чрезъ что она пріобрѣла лучшую проводимость и свойства магнититься, почему изготовленный мною индуктивный снарядъ, при малыхъ размѣрахъ, получилъ значительно бо́льшую силу

www.starieknigi.info

противу имѣемыхъ для той же цѣли; этотъ снарядъ разсматривался въ собраніи общества морскихъ врачей въ Кронштадтѣ и испытывался въ кронштадтскомъ морскомъ госпиталѣ, въ чемъ имѣетъ свидѣльство.»

Далѣе г. Федоровскій говоритъ, «я убѣжденъ: 1) что проволока, изготовленная извѣстнымъ мнѣ способомъ, будетъ обладать всѣми качествами для спуска въ тросъ, и 2) нарощенная мѣдью проволока будетъ служить долго, потому что при окончательной отдѣлкѣ на нее будетъ наведенъ налетъ въ видѣ чернаго блестящаго цвѣта, который предохранитъ ее отъ окисленія, и кромѣ того, между желѣзной проволокой и наращеннымъ пластомъ мѣди будетъ находиться легкоплавкій металлъ, который въ соприкосновеніи съ мѣдью будетъ электроотрицательный и слѣдовательно желѣзо будетъ предохранено лучше.

«Проволочный такелажъ въ настоящее время выписываютъ изъ Англіи, но наша гальванопластическая мастерская при кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ имѣетъ всѣ средства для приготовленія проволочнаго такелажа; быть можетъ, придется только сдѣлать нѣкоторыя приспособленія для успѣшнаго изготовленія большаго количества проволоки меньшею рабочею силою, и если морскому министерству угодно будетъ изготовить образцы и доставить мнѣ средства, то я приготовлю ихъ въ гальванопластической мастерской пароходнаго завода.

«Цѣнность проволочнаго такелажа, изготовленнаго при пароходномъ заводѣ, будетъ, по моему разсчету, гораздо ниже выписаннаго изъ Англіи, потому что шлаки отъ металловъ, употребляемыхъ въ дѣло при гальванизированіи желѣза, могутъ быть переплавляемы тутъ же, а также шлакъ отъ свинца, употребляемаго на отливку шпигатовъ, который въ настоящее время бросается, пойдетъ въ дѣло въ переплавленномъ видѣ. Эта работа, при самыхъ незначительныхъ издержкахъ, приноситъ большую выгоду, а именно, изъ пуда шлака, отъ свинца, олова и цинка выходитъ металла годнаго въ дѣло до 30 фунтовъ.»

Предложеніе г. Федоровскаго относительно предохраненія проволочнаго такелажа и улучшенія его качества, заслуживаетъ, по мнѣнію комитета, серьенаго вниманія, почему комитетъ полагаетъ полезнымъ доставить этому офицеру необходимыя средства при кронштадтскомъ механическомъ заведеніи для осуществленія своихъ соображеній, съ тѣмъ, чтобы онъ приготовилъ

www.starieknigi.info

нѣсколько образцевъ такелажа подъ клетень и нарощеннаго мѣдью тѣхъ наименованій и размѣровъ, какіе находятся въ наличіи на нашихъ судахъ, для производства сравнительнаго испытанія. Дѣло это передано для исполненія въ кораблестроительный департаментъ.

5) Гаки Балана.

Нѣкто иностранецъ Баланъ, чрезъ посредство контръ-адмирала Бутакова, сдѣлалъ предложеніе нашему министерству о пріобрѣтеніи отъ него изобрѣтенныхъ имъ гаковъ и фоковыхъ бугелей.

Предоставляя оцѣнку изобрѣтеній на усмотрѣніе министерства, изобрѣтатель присовокупляетъ, что гаки разныхъ сортовъ онъ можетъ уступить за ту же цѣну, за которую поставляетъ на суда французскаго флота, а именно:

Стень-вынтрепъ блоки; блоки фоковыхъ быкъ-горденей; тоже кормовыхъ шлюпокъ и гаки боковыхъ оттяжекъ шлюпочныхъ подъемныхъ строповъ, все по цѣнѣ 1 фр. 60 сант. за килограммъ, съ доставкою въ Парижъ.

Фоковые бугеля изъ галванизированнаго желѣза изобрѣтатель предлагаетъ доставлять на слѣдующихъ условіяхъ: №№ 1, 2 и 3 по 2 фр. 50 сант. за штуку; №№ 4, 5 и 6 по 3 фр. 50 сант., съ пріемомъ въ Парижѣ.

Контръ-адмиралъ Бутаковъ, сообщивъ это предложеніе въ ученый комитетъ, упомянулъ въ письмѣ своемъ, что по желанію изобрѣтателя онъ высылаетъ чертежъ и образцы гаковъ Балана, которые до сихъ поръ въ комитетѣ не получены (*).

6) Угольное масло, какъ топливо.

Получивъ изъ за границы печатный отчетъ, представленный коммисіею инженеръ-механиковъ американскому морскому министру о результатахъ опытовъ надъ угольнымъ масломъ для употребленія его вмѣсто угля, какъ топлива, по способу, предложенному гг. Шау и Линтонъ, морской ученый комитетъ под-

(*) Неполученіе гаковъ должно приписать какому нибудь недоразумѣнію; но, впрочемъ, они имѣются для испытанія на эскадрѣ Свиты Его Величества контръ-адмирала Лесовскаго.

www.starieknigi.info

вергнулъ его тщательному разсмотрѣнію; при чемъ оказалось слѣдующее:

Изъ описанія опытовъ, приведенныхъ въ разсматриваемомъ отчетѣ, угольное масло, употребляемое какъ топливо, даетъ вдвое болѣе жару, нежели лучшій антрацитъ, при однихъ и тѣхъ же условіяхъ.

Одинъ тоннъ масла обращаетъ въ паръ, до 20 ф. давленія высшей атмосферы, 23206 фунт. воды въ 28 минутъ, тогда какъ тоннъ антрацитнаго угля обращаетъ въ паръ, до 20 ф. давленія высшей атмосферы, только 11424 фунт. воды въ 60 минутъ, употребляя воду одинаковой температуры при началѣ разводки паровъ, въ обоихъ случаяхъ. Слѣдовательно, угольное масло полезнѣе угля на 114,3%. При чемъ надо замѣтить, что опыты производились въ обыкновенномъ котлѣ, неприспособленномъ къ употребленію масла, отчего въ этомъ случаѣ много жара вылетало чрезъ дымогарныя трубки.

Коммисія заключаетъ свой рапортъ изложеніемъ мнѣнія въ необходимости продолжать опыты по этому вопросу, обѣщающему важныя послѣдствія, какъ экономическія, такъ и тактическія (*), ежели дальнѣйшіе опыты не обнаружатъ какой либо вредной стороны.

Какъ видно изъ брошюры, это угольное масло добывается въ многочисленныхъ мѣстностяхъ различныхъ странъ свѣта, и обѣщаетъ изобильное продовольствіе на неопредѣленное время.

Комитетъ полагаетъ предпринять по этому предмету слѣдующія мѣры:

1) Поручить нашимъ агентамъ въ Америкѣ слѣдить за способомъ употребленія угольнаго масла и просить ихъ о доставленіи чертежей котловъ, съ показаніемъ устройства печей, расположенія дымогарныхъ трубокъ, способа топленія, т. е. устройства колосниковъ и сосудовъ, употребляемыхъ въ печахъ для масла, а также и устройства сосудовъ въ которыхъ хранится это топливо.

2) Самую брошюру немедленно перевести для помѣщенія въ Морскомъ Сборникѣ и за тѣмъ сообщить ее въ академію наукъ

(*) Судя по произведеннымъ опытамъ, коммисія полагаетъ, что пароходъ, употребляющій масло вмѣсто топлива, въ состояніи продержаться въ морѣ вдвое или втрое долѣе, сравнительно съ пароходомъ, снабженнымъ по вѣсу тѣмъ же количествомъ угля.

www.starieknigi.info

на разсмотрѣніе и для изслѣдованія горнаго масла у насъ въ Россіи, съ цѣлью узнать, гдѣ оно преимущественно можетъ добываться и въ какомъ количествѣ, для того, чтобы въ случаѣ нужды быть увѣреннымъ въ разсчетѣ и обойдтись, не выписывая его изъ за границы.

3) Выписать изъ Америки для академіи образцы угольнаго масла Residuum oil и Crude oil, употребляемыхъ для топлива, дабы по образцамъ этимъ академія указала намъ какъ приготовлять добываемое въ первоначальномъ видѣ масло для употребленія на пароходахъ.

На предложенные комитетомъ вопросы академія наукъ, какъ видно изъ ея отчетовъ, обратила должное вниманіе на этотъ важный вопросъ и по доставленіи въ академію образцовъ: Residuum oil и Crude oil, полученныхъ комитетомъ, назначила для изслѣдованія коммисію изъ академиковъ Купфера, Якоби, Фрицше и Зинина. Къ этой коммисіи присоединился еще академикъ Гельмерсенъ.

8) По вопросу объ освѣщеніи судовъ.

Кораблестроительный департаментъ морскаго министерства сообщилъ комитету, что по докладѣ г. управляющему морскимъ министерствомъ ходатайства командировъ батареи «Нетронь меня» и лодки «Смерчь» о дозволеніи употреблять для освѣщенія этихъ судовъ вмѣсто маслянныхъ лампъ керасиновыя. Его превосходительство, согласно съ мнѣніемъ конторы надъ портомъ, находившей освѣщеніе судовъ керасиномъ неудобнымъ, по весьма важнымъ причинамъ, изволилъ приказать: въ ходатайствѣ командировъ упомянутыхъ двухъ судовъ о введеніи керасиновыхъ лампъ отказать, а вопросъ объ освѣщеніи вообще судовъ керасиномъ и газомъ, по примѣру англійскихъ, передать на обсужденіе ученаго комитета.

Вслѣдствіе этого приказанія морской ученый комитетъ просилъ находящагося въ Англіи контръ-адмирала Бутакова собрать и сообщить комитету свѣдѣнія объ освѣщеніи судовъ англійскихъ и французскихъ.

Контръ-адмиралъ Бутаковъ сообщилъ, что «единственное освѣщеніе, которое англійское правительство рѣшилось испытать на одномъ изъ своихъ судовъ, именно *Warrior'*а, въ со-

www.starieknigi.info

перничество свѣчамъ и обыкновеннымъ масламъ, былъ *озоновый газъ*, который въ нѣкоторыхъ англійскихъ журналахъ старались прославить, а въ другихъ унизить».

«Послѣ *Warrior'a* ни на одномъ суднѣ англійскаго флота не введено еще этого освѣщенія, между тѣмъ какъ дешевизна конечно побудила бы къ этому, еслибъ была въ дѣйствительности и еслибъ въ этомъ способѣ не было важныхъ недостатковъ. Главный изъ нихъ тотъ, что иногда газъ этотъ гаснетъ безъ всякихъ видимыхъ и извѣстныхъ причинъ. Г. Вильсонъ, устанавливавшій этотъ приборъ на *Warrior*'ѣ, приписываетъ неудачи недостаткамъ въ приспособленіяхъ и занимается теперь различными опытами, въ надеждѣ скоро освѣтить свой домъ помощію этого газа. Онъ утверждаетъ, что все писанное въ ученыхъ журналахъ объ опасности этого газа несправедливо. Такъ какъ испытаніе еще продолжается, то о цѣнности аппарата и газа не пришлось справляться.

«Во французскомъ флотѣ рѣшительно не вводятъ ничего, кромѣ свѣчей и масла, не смотря на то, что во Франціи гораздо прежде Англіи начались опыты надъ разными другими способами освѣщенія.»

Членъ комитета, Свиты Его Величества контръ-адмиралъ Поповъ заявилъ комитету, «что на судахъ его отряда, приходилось прибѣгать къ керасиновому освѣщенію, въ случаяхъ рѣшительной невозможности получить въ посѣщаемыхъ мѣстахъ другихъ средствъ освѣщенія; но употребленіе керасина сопровождалось всегда усиленными мѣрами предосторожности.»

Нѣсколько несчастныхъ случаевъ, ознаменовавшихъ уже собою недавнее введеніе керасина на коммерческихъ судахъ, побуждаетъ комитетъ выразить убѣжденіе въ необходимости слѣдовать примѣру другихъ флотовъ, именно ограничиться употребленіемъ на нашихъ судахъ свѣчей и масла.

Заключеніе комитета, утвержденное г. управляющимъ морскимъ министерствомъ передано для исполненія въ кораблестроительный департаментъ, при чемъ выражена необходимость о сообщеніи на эскадру Тихаго океана послѣдовавшаго заключенія объ освѣщеніи судовъ.

www.starieknigi.info

9) Электрическій лагъ Сименса.

Въ теченіе четырехъ лѣтъ лагъ, изобрѣтенный Сименсомъ, испытывался на лодкѣ «Панцырь», командиръ которой въ настоящемъ году, на запросъ комитета о результатахъ опытовъ, донесъ, что во все время испытанія электро-магнитнаго лага Сименса, онъ только одинъ разъ показалъ вѣрно пройденное разстояніе—на 7 миль, за тѣмъ болѣе ни одного раза онъ не дѣйствовалъ сколько нибудь удовлетворительно.

Признавая, что инструментъ этотъ сдѣланъ на основаніяхъ весьма вѣрныхъ и долженъ давать самые точные результаты, необходимо сдѣлать въ немъ еще много измѣненій, до которыхъ можно дойдти только опытомъ, и тогда онъ можетъ быть полезенъ въ нѣкоторыхъ только случаяхъ, т. е. въ ученыхъ экспедиціяхъ или при положеніи подводныхъ телеграфовъ. Для обыкновенныхъ же плаваній онъ не можетъ быть полезенъ по своей сложности, безпрестанной порчѣ отъ ржавчины верхняго инструмента (указателя) и невозможности найдти у наружнаго борта судна такого мѣста, гдѣ бы могъ быть укрѣпленъ нижній подводный аппаратъ безъ риска быть оторваннымъ первымъ попавшимся плавающимъ предметомъ.

Дальнѣйшее испытаніе этого инструмента могло бы, можетъ быть, привести къ хорошимъ результатамъ, дать возможность изобрѣтателямъ упростить весь инструментъ и тогда сдѣлать его примѣнимымъ ко всѣмъ судамъ флота, но для этого необходимо, чтобъ г. Сименсъ дѣлалъ опыты болѣе послѣдовательно.

На предложеніе, сдѣланное изобрѣтателю о продолженіи опытовъ надъ его лагомъ, при чемъ комитетъ просилъ указать мѣры, могущія способствовать къ болѣе успѣшному ходу этого дѣла, г. Сименсъ увѣдомилъ, что если, къ сожалѣнію, опыты, произведенные съ электрическимъ лагомъ, понынѣ не дали положительныхъ результатовъ, то это должно быть приписано тому, что они не были произведены въ довольно значительныхъ размѣрахъ и притомъ при мало благопріятныхъ обстоятельствахъ. Изъ этихъ же опытовъ дѣлается несомнѣннымъ, что правильность измѣренія этимъ приборомъ объусловливается слѣдующимъ:

www.starieknigi.info

1) Винтъ, по устройству своему совершенно сходный съ винтомъ, приводящимъ въ движеніе пароходъ, долженъ быть защищенъ отъ поврежденія извнѣ и поэтому окруженъ сѣткою.

2) Необходимо, чтобы сѣтку эту во всякое время можно было бы очищать отъ пристающихъ къ ней морскихъ растеній, чего можно достигнуть только въ такомъ случаѣ, когда аппаратъ въ любое время можетъ быть вытащенъ изъ воды и снова погруженъ въ нее.

3) При употребленіи прибора для опредѣленія скорости корабля онъ долженъ быть погруженъ въ воду на такую глубину, чтобы движеніе волнъ не имѣло на него вліянія.

Условія эти могутъ быть выполнены при двоякомъ устройствѣ прибора:

1) Устроивъ для онаго движеніе вверхъ и внизъ по прикрѣпленнымъ къ кораблю двумъ рельсамъ; или

2) снабдивъ приборъ плавучимъ волчкомъ для проволочки его по водѣ позади корабля.

Первый опытъ надъ приборомъ сдѣланъ былъ въ 1862 году, въ томъ видѣ, что подобные рельсы были устроены при лодкѣ «Панцырь»; но при первомъ употребленіи его, входя въ кронштадтскую гавань, лодка рельсами этими задѣла за столбъ, при чемъ приборъ пошелъ ко дну и пропалъ.

Со вторымъ, выписаннымъ изъ Берлина, приборомъ было сдѣлано нѣсколько опытовъ въ теченіи прошлаго года и при нѣкоторомъ измѣненіи сѣтки, служившей для защиты винта, получены были вѣрные и согласные результаты, но приборъ вскорѣ засорился отъ морскихъ растеній и дѣйствіе его сдѣлалось ненадежнымъ.

Для здѣшняго фарватера, наполненнаго вьющимися растеніями, необходимо, чтобы въ обыкновенное время приборъ держался надъ водою и опускался бы туда тогда только, когда желаютъ измѣрить скорость корабля.

Для употребленія прибора въ такомъ видѣ, мы велѣли снова изготовить одинъ аппаратъ въ Берлинѣ, который можемъ отдать въ распоряженіе ученаго комитета для дальнѣйшихъ опытовъ.

Во всякомъ же случаѣ будетъ необходимо, чтобы комитетъ назначилъ для этихъ опытовъ особаго морскаго механика, которому поручается надзоръ за приборомъ и содержаніе его въ

www.starieknigi.info

исправности. Мы не можемъ предоставить комитету нашего служащаго на болѣе значительное время безъ особаго за то вознагражденія, а между тѣмъ необходимо, чтобы первыми опытами руководилъ опытный механикъ. При этомъ представленъ вновь изготовленный приборъ.

Потребовавъ отъ командира лодки «Панцырь» подробныя свѣдѣнія объ опытахъ надъ лагомъ Сименса, комитетъ полагаетъ подвергнуть его испытанію на одномъ изъ большихъ судовъ.

10) Электрическій лотъ Шнейдера.

Въ отчетѣ прошлаго года была приведена программа предполагавшагося испытанія лота Шнейдера въ Средиземномъ морѣ; по независящимъ отъ комитета причинамъ, опыты эти не состоялись. Весною 1865 года изобрѣтатель предполагаетъ отправиться за границу и испытать свой лотъ на одномъ изъ нашихъ судовъ средиземной эскадры. Потребная для этого сумма 1000 руб. внесена въ проэктъ смѣты на 1865 годъ.

11) Мастичная эссенція Трощинскаго.

Свободный художникъ Михаилъ Трощинскій представилъ въ морской ученый комитетъ просьбу, о введеніи по морскому вѣдомству изобрѣтенной имъ мастичной эссенціи, дѣлающей непромокаемыми кожу и ткани. Вмѣстѣ съ этимъ представлены г. Трощинскимъ, какъ образцы разныхъ пропитанныхъ этой жидкостью предметовъ, такъ и самая жидкость въ чистомъ видѣ и съ примѣсью разныхъ красокъ.

Въ запискѣ своей г. Трощинскій излагаетъ между прочимъ слѣдующее: «занимаясь постоянно химическими изслѣдованіями, я, путемъ продолжительныхъ многолѣтнихъ опытовъ и научныхъ изслѣдованій, успѣлъ изобрѣсть мастичную эссенцію, существенное свойство которой состоитъ въ сообщеніи всѣмъ предметамъ изъ кожи и вообще изъ органическихъ тканей, пропитываніемъ, совершенной непромокаемости и относительно большей прочности. Почему, имѣя въ виду несомнѣнную пользу, которую можетъ принести мое изобрѣтеніе въ гигіеническомъ

www.starieknigi.info

и экономическомъ отношеніяхъ для чиновъ морскаго вѣдомства, которые больше всѣхъ другихъ страдаютъ отъ вреднаго разрушительнаго дѣйствія водной стихіи — промокаемости обуви и одежды, послѣдствіемъ чего бываютъ разныя болѣзни, а нерѣдко и смертные случаи, а также, принимая въ соображеніе громадную, для казны, экономію отъ сохраненія кожевенной обуви и предметовъ одежды отъ быстраго ихъ, чрезъ гніеніе, разрушенія,—я осмѣливаюсь обратить милостивое вниманіе вашего превосходительства на мой составъ и, по надлежащемъ испытаніи, ввести его въ употребленіе по морскому вѣдомству: для смазыванія сапогъ нижнихъ чиновъ, а также для пропитыванія имъ парусовъ, знаковъ, пеньковаго такелажа и вообще всѣхъ тѣхъ предметовъ, отъ промоканія которыхъ страдаетъ здоровье нижнихъ чиновъ или которые скоро портятся отъ дѣйствія сырости, требуя частой перемѣны или ремонтированія. Кромѣ означенныхъ предметовъ, съ большою пользою эссенція моя можетъ быть употреблена: во 1-хъ, для замѣны клеенчатыхъ брезентовъ, нынѣ употребляющихся на судахъ флота, брезентами изъ холста или равендука, пропитанными насквозь моимъ составомъ; послѣдніе, будучи совершенно непромокаемыми, кромѣ гораздо большей, сравнительно съ клеенкою, прочности, имѣютъ несомнѣнное предъ нею преимущество, по своей мягкости, совершенной неломкости и эластичности, тогда какъ непромокаемость клеенки зависитъ отъ одного только лицеваго тонкаго и хрупкаго слоя лаковой смазки, которая весьма скоро, часто при первомъ сгибѣ или ломкѣ лущится, отстаетъ, послѣ чего и остается простой холстъ или парусина, свободно пропускающая и воду и сырость; во 2-хъ, для возобновленія старыхъ ветхихъ знаменъ, пропитываніе которыхъ эссенціею, при наружномъ возобновленіи живописи и орнаментаціи, что также я готовъ принять на себя, придастъ имъ большую свѣжесть, сохранивъ и наружный ихъ видъ; и наконецъ, въ 3-хъ, для приготовленія на ней всякихъ красокъ для окрашенія наружныхъ и внутреннихъ частей судовъ, металлическихъ вещей и проч. Успѣшность работъ, произведенныхъ мною по части живописи, и по возобновленію холстяныхъ и атласныхъ ветхихъ церковныхъ хоругвей; при чемъ главнымъ матеріаломъ была моя эссенція,—во дворцахъ Великой Княгини Маріи Николаевны, Великаго Князя Николая Николаевича, придворной конюшенной

www.starieknigi.info

шенной церкви, а также въ каѳедральныхъ соборахъ и церквяхъ дворцовыхъ и приходскихъ, самые лестные отзывы г. вице-президента Императорской Академіи Художествъ, князя Гагарина, и всей академіи вполнѣ подтверждаютъ высокое достоинство этой мастичной эссенціи, которая, въ примѣненіи къ кожевеннымъ издѣліямъ и тканямъ принесетъ еще большую пользу по своему благодѣтельному вліянію на сохраненіе здоровья тысячамъ воиновъ и на уменьшеніе расходовъ по морскому вѣдомству.»

Морской ученый комитетъ, по обсужденіи вышеизложеннаго, положилъ для убѣжденія въ непромокаемости и сбереженіи тканей и кожъ отъ пропитыванія изобрѣтенною Трощинскимъ эссенціею, подвергнуть оную испытанію слѣдующимъ образомъ: 1) поручить изобрѣтателю пропитать составомъ брезентъ или чахолъ для коекъ и нѣсколько троса, именно на концы, предназначаемые для постояннаго употребленія и частаго пребыванія въ водѣ, какъ напримѣръ для перетягиванія гребныхъ судовъ съ мѣста на мѣсто и другихъ подобныхъ работъ; 2) въ случаѣ отзыва медицинскаго управленія морскаго министерства, что пропитываніе кожи для обуви и парусины для одежды не будетъ вредно дѣйствовать на здоровье, подвергнуть испытанію пропитанные составомъ сапоги и брушлатъ. Затѣмъ предложеніе г. Трощинскаго, относительно окрашиванія наружныхъ и внутреннихъ частей судовъ, передать на усмотрѣніе кораблестроительнаго департамента.

Тросъ и брезентъ, пропитанные эссенціей Трощинскаго, были подвергнуты испытанію въ кампанію 1864 г. на Невскомъ плавучемъ маякѣ, и хотя, по отзыву командира, не представляется никакой выгоды въ этомъ пропитываніи, но опыты будутъ продолжаться и въ слѣдующемъ году.

12) Порошокъ Гикса.

По приказанію г. управляющаго морскимъ министерствомъ поступило на разсмотрѣніе комитета письмо англійскаго подданнаго Гикса, въ которомъ онъ, увѣдомляя о вновь изобрѣтенномъ патентованномъ порошкѣ (Disinfecting cleaning powder), проситъ испытать его на нашемъ флотѣ.

Изъ приложеннаго къ письму циркуляра лондонскаго коми-

www.starieknigi.info

тета общественнаго здравія видно, что порошокъ этотъ, обходясь вполовину дешевле извѣстныхъ очистительныхъ способовъ, весьма успѣшно употребляется: 1) для очищенія воздуха въ трюмахъ судовъ, госпиталяхъ, казармахъ, отхожихъ мѣстахъ и проч.; 2) для мытья палубъ и рангоута (при чемъ устраняется необходимость скобленія), а также половъ, каменныхъ лѣстницъ, оштукатуренныхъ стѣнъ, также стеколъ и посуды; 3) для уничтоженія насѣкомыхъ.

Цѣна этого порошка 30 шилл. за центнеръ, а при употребленіи требуется одна унція на ведро воды.

Комитетъ выписалъ чрезъ сего дрогиста одинъ центнеръ этого порошка, что составляетъ на нашъ вѣсъ 3 пуда 37 фунт. на сумму 2 фунт. 3 шил. 6 пенсовъ (17 руб. 37 коп.).

Часть полученнаго порошка, въ количествѣ около пуда, комитетъ положилъ препроводить въ медицинское управленіе вмѣстѣ съ переводомъ циркуляра лондонской компаніи общественнаго здравія, для производства испытанія въ госпиталяхъ; остальное же количество передать для испытанія на наши суда.

13) Способъ предохраненія лѣса отъ гнилости, огня и насѣкомыхъ.

Министерство иностранныхъ дѣлъ сообщило въ морское министерство доставленное посланникомъ нашимъ въ Стутгартѣ, переданное ему, по Высочайшему повелѣнію, генералъ-адъютантомъ графомъ Адлербергомъ 2-мъ, прошеніе виртембергскаго подданнаго химика Майера о покупкѣ у него изобрѣтеннаго имъ способа сбереженія лѣса отъ гнилости, огня и насѣкомыхъ.

Г. управляющему морскимъ министерствомъ угодно было поручить морскому ученому комитету разсмотрѣть этотъ вопросъ съ участіемъ директора кораблестроительнаго департамента.

Химикъ Майеръ, въ прошеніи своемъ указывая на недостаточность существующихъ способовъ сохраненія дерева, именно невозможность помощію ихъ извлечь изъ дерева воду и воздухъ, предварительно напитыванія онаго предохраняющимъ составомъ, упоминаетъ о своемъ аппаратѣ, отличающемся отъ

www.starieknigi.info

прочихъ своею простотою, дешевизною и высокою производительностію дѣйствія, и предлагаетъ пріобрѣсти отъ него это изобрѣтеніе покупкою, для примѣненія во флотѣ и на желѣзныхъ дорогахъ Россіи.

Неупоминая за какую сумму желалъ бы онъ продать свое изобрѣтеніе и недавая никакого понятія объ ономъ, Майеръ прилагаетъ къ своему прошенію два свидѣтельства объ испытаніи дерева, напитаннаго по его способу, и говоритъ, что точная модель его аппарата, чертежъ и личныя объясненія будутъ достаточны, чтобы убѣдить Его Императорское Величество въ достоинствѣ его изобрѣтенія.

Не имѣя никакихъ данныхъ для опредѣленія достоинства этого изобрѣтенія, а также степени выгодности его покупки, комитетъ усматриваетъ изъ приложенныхъ свидѣтельствъ, что Майеръ занимался изготовленіемъ самыхъ тонкихъ деревъ, именно перекладинъ для желѣзныхъ дорогъ, телеграфныхъ столбовъ и жердей для винограда и хмѣля, причемъ неизвѣстно, достаточенъ ли его способъ для насыщенія большемѣрныхъ толстыхъ деревъ, употребляемыхъ въ кораблестроеніи. Поэтому комитетъ, согласно съ мнѣніемъ директора кораблестроительнаго департамента, не находитъ полезнымъ входить въ сношенія съ Майеромъ, но полагаетъ сообщить его прошеніе въ главное управленіе путями сообщенія съ тѣмъ, чтобъ, въ случаѣ принятія и удачнаго примѣненія его способа при потребностяхъ желѣзныхъ дорогъ, сдѣлать попытки для примѣненія онаго къ потребностямъ морскаго вѣдомства.

14) Машина Брея для перевозки тяжестей.

Проживающій въ С.-Петербургѣ агентъ разныхъ заграничныхъ компаній, нѣкто г. Розе, предложилъ нашему министерству описаніе и чертежи машины Брея, для перевозки тяжестей и извѣстной въ Англіи подъ названіемъ Bray's (Patent) Traction Engine.

Подробное описаніе машины Брея было помѣщено въ отчетѣ комитета за прошлый годъ. По представленію комитета машину Брея разрѣшено выписать для нашихъ адмиралтействъ и арсеналовъ. Вслѣдствіе сего машина Брея пріобрѣтена кораблестроительнымъ департаментомъ и доставлена въ Петер-

www.starieknigi.info

бургъ лѣтомъ 1864 года. Предварительное испытаніе этой машины въ новомъ адмиралтействѣ въ присутствіи комитета, директора кораблестроительнаго департамента и другихъ лицъ показало возможность разнообразнаго полезнаго примѣненія машины для портовыхъ работъ.

15) Проэктъ правилъ для перевозки войскъ водою.

Главное управленіе генеральнаго штаба препроводило въ морской ученый комитетъ проэктъ правилъ для перевозки войскъ водою на рѣчныхъ пароходахъ, съ просьбою разсмотрѣть ихъ и сообщить заключеніе.

Разсмотрѣніе этого проэкта членами комитета отдѣльно вызвало рядъ замѣчаній, сводъ которыхъ, по обсужденіи въ засѣданіи комитета и представленіи г. управляющему морскимъ министерствомъ, сообщенъ управленію генеральнаго штаба.

16) Желѣзныя печи штабсъ-капитана Порѣцкаго.

По приказанію г. управляющаго морскимъ министерствомъ на разсмотрѣніе комитета передана докладная записка корпуса горныхъ инженеровъ штабсъ-капитана Порѣцкаго, въ которой онъ предлагаетъ морскому министерству принять для отопленія казенныхъ зданій изобрѣтенныя имъ переносныя желѣзныя печи. Печи эти, по словамъ изобрѣтателя, имѣютъ ту особенность, что отстраняютъ пожаръ, угаръ и могутъ безъ измѣненія въ устройствѣ топиться всякимъ горючимъ матеріаломъ, начиная отъ дровъ, торфа, щепъ, кизяка, камыша и мелкаго антрацитнаго или каменно-угольнаго мусора до простаго конскаго навоза.

Въ запискѣ своей г. Порѣцкій излагаетъ, между прочимъ, что при топкѣ печей его изобрѣтенія, какъ опредѣлено неоднократными коммисіями изъ спеціалистовъ, получается въ комнатѣ хорошо нагрѣтый чистый воздухъ не сухой и не влажный и при томъ сокращается расходъ денегъ на покупку всякаго топлива въ 4 раза. «Слѣдовательно, продолжаетъ г. Порѣцкій, при введеніи въ употребленіе моихъ печей вмѣсто голландскихъ и другихъ, правительство можетъ имѣть четверное уменьшеніе денегъ противу существующаго расхода на отоп-

www.starieknigi.info

леніе казенныхъ зданій и, кромѣ того, при чистотѣ воздуха въ казармахъ, отстранить значительную смертность квартирующихъ войскъ, не говоря уже о томъ, что сберегутся лѣса, отстранится пожаръ, угаръ, уменьшиться ремонтъ зданій и печей, и будетъ возможность употреблять какъ топливо угольную мелочь и навозъ.»

Въ заключеніе г. Порѣцкій проситъ, въ видахъ сокращенія расхода денегъ на отопленіе и для полученія чистаго воздуха, принять его печи для отопленія пароходовъ, кораблей, казенныхъ зданій въ Николаевѣ и въ другихъ мѣстахъ, гдѣ топливо дорого и гдѣ можно имѣть даромъ угольный мусоръ и навозъ.

За право пользованія этими печами г. Порѣцкій проситъ по 10 р. сер. за каждую, обязуясь при этомъ доставить подробные чертежи, размѣренія и описанія своихъ печей, или же берется устраивать печи на свой счетъ по 32 руб.

Для обсужденія вопроса о пользѣ введенія предлагаемыхъ г. Порѣцкимъ печей, комитетъ просилъ изобрѣтателя доставить упоминаемые въ запискѣ акты, таблицы и сравнительныя изчисленія опытовъ, произведенныхъ назначенною для этого коммисіею.

По подробномъ разсмотрѣніи всѣхъ этихъ свѣдѣній морской ученый комитетъ, вмѣстѣ съ приглашеннымъ для этого членомъ строительнаго техническаго комитета, полковникомъ Гора, положилъ воспользоваться передѣлкой въ настоящее время нѣкоторыхъ казенныхъ зданій въ Кронштадтѣ и просить строительное управленіе установить, въ одной изъ небольшихъ комнатъ, двѣ печи системы г. Порѣцкаго съ платою ему по 32 руб. за каждую, для производства испытанія, съ тѣмъ, чтобы убѣдиться въ пользѣ, которую изобрѣтеніе г. Порѣцкаго, быть можетъ, принесетъ не только въ южномъ тепломъ климатѣ, но и у насъ на сѣверѣ.

Принимая же во вниманіе заявленіе г. Порѣцкаго о томъ, что военное вѣдомство поручило ему устройство своихъ печей на югѣ Россіи, комитетъ полагаетъ, по сношеніи съ военнымъ министерствомъ, предложить вниманію главнаго командира николаевскаго порта генералъ-адъютанта Глазенапа изобрѣтеніе г. Порѣцкаго, съ тѣмъ, что не признается ли полезнымъ, по предварительномъ испытаніи, ввести печи г. Порѣцкаго для

www.starieknigi.info

отопленія казенныхъ зданій въ Николаевѣ и другихъ портахъ Чернаго моря.

По утвержденіи г. управляющимъ морскимъ министерствомъ заключенія, дѣло это передано для исполненія въ строительное управленіе морскаго министерства и сообщено, для свѣдѣнія, главному командиру николаевскаго порта.

Въ теченіе 1864 года комитету поручено было разсмотрѣніе слѣдующихъ предложеній, на которыя испрашивались привилегіи.

1) Подполковника Фонъ-деръ Вейде, на изобрѣтенный имъ особаго рода фонарь для освѣщенія подъ водою.

2) Иностранца Андриса на водоочистительный снарядъ.

3) Иностранца Рукероля на снарядъ для производства работъ подъ водою и въ удушливомъ воздухѣ.

4) Торговаго дома Хиль Вечелинъ и К° на устройство цилиндрическихъ понтоновъ съ коническими ледорѣзами.

По предложеніямъ этимъ, со стороны морскаго министерства не встрѣтилось препятствій къ выдачѣ просимыхъ привилегій.

5) Иностранца Віана, на новый желѣзисто-марганцевый составъ для окрашиванія подводныхъ частей судовъ.

6) Инженеръ-технологовъ Никельса и Лабзина, на изобрѣтенную ими ребровую броню для обшивки береговыхъ укрѣпленій, кораблей, башень мониторовъ и т. п.

Согласіе со стороны морскаго министерства на выдачу этихъ двухъ привилегій обусловлено: а) для предложенія Віана, чтобъ въ изобрѣтенный имъ составъ было прибавляемо вмѣсто 15% двуртутной окиси и 15% мышьяковистой кислоты, 20% двуртутной окиси; б) для предложенія гг. Никельса и Лабзина— чтобъ привилегія не стѣсняла морское министерство, которому, при настоящемъ положеніи вопроса о броненосныхъ судахъ, приходится подвергать испытанію, для полученія наилучшихъ результатовъ, всевозможныя системы брони.

При этомъ было принято въ соображеніе, что мысль о ребровой бронѣ не составляетъ новости ни у насъ ни за границею.

7) Иностранцу комендору Коломбу, на усовершенствованія въ устройствѣ воздушныхъ телеграфовъ, примѣняемыхъ въ особенности для передачи сигналовъ на корабляхъ.

www.starieknigi.info

Мысль передачи ночныхъ и дневныхъ сигналовъ и телеграфа,—ночныхъ посредствомъ прерыванія, измѣненія и продолжительности свѣта, и дневныхъ посредствомъ измѣненія и составленія различныхъ фигуръ изъ флаговъ, шаровъ и т. п., составляетъ общую всѣмъ принадлежность и вообще не есть предметъ новый, а потому привилегія г. Коломбу, по мнѣнію комитета, могла быть выдана только на механизмъ, замѣняющій ручное дѣйствіе, служащій собственно для производства сигналовъ и телеграфа.

8) Иностранца Инглефильда на усовершенствованіе въ заряжаніи морскихъ и крѣпостныхъ орудій.

На выдачу этой привилегіи послѣдовалъ отказъ, такъ какъ предложеніе не составляетъ новости, а выполненіе основано на общихъ началахъ, къ которымъ, въ случаѣ надобности, необходимо будетъ прибѣгнуть.

9) Иностранцевъ Голлистера Дея, Ритнера и Бирда, на снарядъ для пробиванія броненосныхъ судовъ и другихъ желѣзныхъ и стальныхъ сооруженій.

Не находя препятствій къ выдачѣ привилегіи на нѣкоторыя приспособленія въ этомъ снарядѣ, отличавшіяся новизною, комитетъ отказалъ въ привилегіи на наполненіе снарядовъ свинцомъ и на каучуковый поддонъ, какъ на предметы, получившіе уже примѣненіе.

При этомъ комитетъ не могъ не выразить слѣдующихъ соображеній: находя необходимымъ для морскаго министерства удержать за собою право изготовлять своими средствами, производить испытаніе и вводить въ употребленіе предметы, касающіеся какъ боевыхъ потребностей, такъ и техническихъ усовершенствованій, пользованіе которыми, выходя изъ круга дѣйствій частныхъ лицъ, доступно одному только правительству, комитетъ соглашается на выдачу привилегій какъ въ настоящемъ случаѣ, такъ и въ другихъ ему подобныхъ, собственно по неимѣнію закона, на основаніи котораго можно бы было отказывать въ выдачѣ привилегій на упомянутые выше предметы.

Вслѣдствіе этого комитетъ не можетъ искренно не желать имѣть право отклоненія привилегій на подобные предметы, не смотря на ихъ дѣйствительную новизну.

www.starieknigi.info

Заключеніе это было одобрено г. управляющимъ морскимъ министерствомъ и сообщено по принадлежности.

Предложенія, непринятыя комитетомъ.

1) О подводномъ вооруженіи судовъ и о подводномъ орудіи, австрійскаго подданнаго Біенковскаго.

2) Объ уничтоженіи боковой качки судовъ, отставнаго коллежскаго секретаря Пракудина.

3) О гребныхъ колесахъ, особаго устройства, титулярнаго совѣтника Оссовскаго.

4) Способъ огражденія военныхъ кораблей минами противъ дѣйствій подводныхъ лодокъ и таранновъ, генералъ-маіора барона Тизенгаузена.

5) О приданіи судамъ плавучести, въ случаѣ поврежденій въ подводной части, генералъ-маіора Бурачка.

6) Лагъ шведскаго подданнаго Рингдаля.

7) Механическій двигатель, отставнаго титулярнаго совѣтника Скорнякова.

8) Плавучая батарея особаго устройства, финляндскаго уроженца Мартинена.

9) Ядро трубчатой системы, надворнаго совѣтника Кочетова.

Предложенія, находящіяся на разсмотрѣніи.

1) Механизмъ для очищенія и освидѣтельствованія и составъ для окраски подводной части судна, капитана англійскаго флота Макъ-Киллопа.

2) Судно особаго рода и плавучая батарея г. Фокина.

3) Объ устройствѣ водопротоковъ, генералъ-маіора Бурачка и капитана Шпаковскаго.

4) Воздуходѣйствующая машина, юнкера Башкова.

5) О вновь усовершенствованныхъ ракетахъ безъ хвостовъ, англичанина Геля.

6) Объ устройствѣ штуцерныхъ батарей, примѣнимыхъ на флотѣ, г-на Фаусека.

Дѣлопроизводство по канцеляріи комитета.

Собственно дѣлъ:

Оставалось отъ 1863 г. дѣлъ . .	88	133
Вновь поступило въ 1864 г. . .	45	

www.starieknigi.info

Изъ нихъ кончено.		42
Остается въ производствѣ. . . .		91
Въ теченіе 1864 г. было бумагъ:		
Входящихъ	740	
Исходящихъ	842	(*)
Журналовъ засѣданій	38	

Движеніе суммъ.

Оставалось отъ 1863 г.	4 427 р. 25 к.
Въ 1864 г. поступило:	
На содержаніе комитета съ редакціею Морскаго Сборника, библіотекою и переводчиками	29 108 — » —
На изданіе Морскаго Сборника и для отпуска въ редакцію Кронштадтскаго вѣстника на печатаніе въ этой газетѣ оффиціальнаго отдѣла	34 000 — » —
На продолженіе трудовъ по исторіи русскаго флота	5 000 — » —
На выписку журналовъ и книгъ и производство опытовъ	3 500 — » —
На изданіе спеціальныхъ сочиненій . .	3 000 — » —
На уплату за чтеніе публичныхъ лекцій въ Кронштадтѣ и другихъ портахъ и проч. расходы по сему предмету.	2 420 — » —
	81 455 р. 25 к.
Израсходовано въ 1864 г. .	75 260 — 78 —
Въ остаткѣ къ 1 января 1865 г.	6 194 р. 47 к.

Въ 1864 году поступило въ библіотеку, какъ видно изъ прилагаемой при семъ вѣдомости: 252 сочиненія, составляющія 494 тома; въ числѣ этихъ 252 сочиненій, 104 названія на русскомъ, а 148 названій на иностранныхъ языкахъ; болѣе всѣхъ на французскомъ языкѣ: 52 сочиненія.

Чертежей, картъ и тому подобныхъ изданій, непринадлежащихъ къ вышеизчисленнымъ сочиненіямъ, поступило: русскихъ изданій 9, въ 13-ти част., иностранныхъ 2, въ 11 част.

На покупку книгъ израсходовано 839 руб. 5 коп. (*) и кромѣ того на переплетъ 225 руб. 28 коп.

(*) Въ томъ числѣ ассигновокъ 355

(*) Независимо отъ этого, комитетъ выписывалъ англійскія, нѣмецкія, французскія и голландскія періодическія морскія изданія, на сумму 334 рубля.

www.starieknigi.info

На основаніи указа правительствующаго сената отъ 9 іюня 1861 года, издаваемыя въ Россіи книги по части исторіи, географіи и статистики доставляются безвозмездно по одному экземпляру чрезъ ценсурные комитеты.

За исключеніемъ этихъ сочиненій и нѣкоторыхъ, принесенныхъ въ даръ отъ частныхъ лицъ, всѣ прочія пріобрѣтались покупкою чрезъ здѣшнихъ или иностранныхъ книгопродавцевъ,—по предложеніямъ членовъ комитета, при помощи различныхъ библіографическихъ извѣстій и каталоговъ, получаемыхъ комитетомъ.

Отъ нѣкоторыхъ учрежденій, какъ Императорской академіи наукъ, Smithsonian Institution въ Нью-Іоркѣ и отъ редакцій нѣкоторыхъ періодическихъ изданій, получались издаваемыя ими сочиненія въ обмѣнъ Морскаго Сборника и другихъ изданій морскаго вѣдомства.

По правиламъ библіотеки, книги отпускаются на домъ состоящимъ на службѣ чинамъ морскаго вѣдомства, находящимся въ С.-Петербургѣ; число выданныхъ въ 1864 году книгъ около 1800. Какъ въ прежнее время, такъ и въ послѣдне-истекшій годъ отъ многихъ лицъ книги вовсе не возвращены, или возвращены несвоевременно. Для вытребованія невозвращенныхъ въ библіотеку книгъ, составленъ ею списокъ, который и разосланъ всѣмъ лицамъ, взявшимъ книги, съ назначеніемъ срока возвращенія ихъ обратно, съ тѣмъ, что не представившіе книгъ подвергнутся, на основаніи правилъ библіотеки, денежному вычету изъ получаемаго содержанія.

Къ назначенному сроку нѣкоторыя книги возвращены, за иныя были представлены деньги, и за тѣмъ осталась незначительная часть невозвращенныхъ книгъ, за отсутствіемъ изъ Петербурга лицъ, взявшихъ оныя.

Библіотека открыта ежедневно, кромѣ воскресныхъ и табельныхъ дней; для чтенія въ самой библіотекѣ устроенъ особый столъ.

Въ библіотекѣ ведутся слѣдующіе каталоги:

1) Главный или общій хронологическій, въ 13 томахъ.

2) Каталогъ нумеровъ, такъ называемый ключъ библіотеки, необходимый для скорѣйшаго отысканія и повѣрки наличности книгъ.

3) Подвижно-алфавитный на отдѣльныхъ карточкахъ (около 13 000).

4) Справочный на особыхъ листочкахъ по порядку помѣщенія книгъ (всего болѣе—45 000 листочковъ).

www.starieknigi.info

5) Дублетовъ.

6) Періодическихъ изданій.

7) Картъ и чертежей.

8) Систематическій, служащій продолженіемъ печатнаго каталога, изданнаго въ 1861 и 1862 годахъ.

9) Алфавитный о выдачѣ книгъ.

ПЕРЕЧНЕВАЯ ВѢДОМОСТЬ О ПОСТУПИВШИХЪ ВЪ 1864 ГОДУ ВЪ БИБЛІОТЕКУ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА КНИГАХЪ, КАРТАХЪ И ЧЕРТЕЖАХЪ.

	ПО ЧАСТИ:	На русскомъ языкѣ.		На иностран. языкахъ.	
		томовъ.	сочин.	томовъ.	сочин.
	Исторіи	23	7	6	5
II	Географіи, статистики и путешествій	17	10	20	16
III	Математики	4	3	13	12
IV	Морскихъ наукъ	34	15	55	49
V	Правовѣдѣнія	30	6	8	4
VI	Государственнаго хозяйства	19	17	1	1
VII	Технологіи	—	—	3	2
VIII	Военныхъ наукъ	9	8	13	9
IX	Естественныхъ наукъ	5	5	16	10
X	Медицины	3	2	1	1
XI	Словесности	1	1	1	1
XII	Художествъ	—	—	—	—
XIII	Языкознанія и библіографіи	5	4	3	3
XIV	Полиграфіи	17	2	6	4
XV	Періодическихъ сочиненій	99	22	79	31
XVI	Философіи	2	2	—	—
XVII	Богословія	—	—	—	—
		169	104	225	148
	Сверхъ того:				
	Картъ и чертежей, не принадлежащихъ къ вышеозначеннымъ книгамъ	13	9	11	2
		282	113	136	150

Въ числѣ книгъ и картъ на иностранныхъ языкахъ:

На французскомъ	52
— англійскомъ	50
— нѣмецкомъ	40
— голландскомъ	4
— латинскомъ	2
— итальянскомъ	1
Итого	149

www.starieknigi.info

ОТЧЕТЪ

ДИРЕКТОРА ИНСПЕКТОРСКАГО ДЕПАРТАМЕНТА

МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,

Свиты Е. И. В. контръ-адмирала князя Голицына.

за 1864 годъ.

I. СВѢДѢНІЯ О ЛИЧНОМЪ СОСТАВѢ.

1) Числительность личнаго состава.

Во всѣхъ командахъ морскаго вѣдомства, а равно въ учебныхъ заведеніяхъ и административныхъ учрежденіяхъ къ 1-му января 1864 года состояло строевыхъ и нестроевыхъ чиновъ:

Адмираловъ и генераловъ	90
Штабъ и оберъ-офицеровъ	2996
Классныхъ чиновниковъ.	854
Гардемариновъ и кондукторовъ	399
Нижнихъ чиновъ	47134 (*)

Въ теченіе года въ числѣ этихъ чиновъ послѣдовали слѣдующія перемѣны:

(*) Въ отчетѣ за 1863 годъ, остатокъ 45284 былъ показанъ безъ сибирской флотиліи, въ которой заключалось 1850 человѣкъ; въ настоящемъ отчетѣ къ нему прибавленъ этотъ сибирскій составъ.

www.starieknigi.info

	Прибыло.	Убыло.
Адмираловъ и генераловъ. . .	13	3
Штабъ и оберъ-офицеровъ . .	252	206
Классныхъ чиновниковъ. . . .	86	89
Гардемариновъ и кондукторовъ. .	121	194
Нижнихъ чиновъ	10 602	17 400
За тѣмъ къ 1-му января 1865 года осталось:		
Адмираловъ и генераловъ		100
Штабъ и оберъ-офицеровъ.		3042
Классныхъ чиновниковъ.		851
Гардемариновъ и кондукторовъ		326
Нижнихъ чиновъ.		40 336 (*)

Объ офицерскихъ чинахъ.

Изъ вышепоказаннаго числа адмираловъ и генераловъ, а также штабъ и оберъ-офицеровъ, къ 1-му января 1865 года находилось:

	Адмир. и генер.	Шт. и об.-офиц.
Въ резервѣ	6	373
Въ безсрочномъ отпуску	»	17
На коммерческихъ судахъ	»	112
Итого .	6	502
За тѣмъ оставалось на дѣйствительной службѣ	94	2540
Въ томъ числѣ состояло на штатныхъ должностяхъ:		
Въ министерствѣ и портовыхъ управленіяхъ	51	365
Въ учебныхъ заведеніяхъ.	2	112 (*)
На службѣ въ другихъ вѣдомствахъ .	22	61
	75	538

Слѣдовательно, для флота и береговыхъ командъ къ 1-му января 1865 года имѣлось на лицо 19 адмираловъ и генераловъ и 2002 штабъ и оберъ-офицеровъ, а именно:

(*) Въ этомъ числѣ заключается и сибирскій составъ къ 1-му ноября 1864 года.
(*) Въ томъ числѣ раненыхъ штабъ и оберъ-офицеровъ 40 человѣкъ.

www.starieknigi.info

	Адмиралов и генералов.	Штабъ-офицеров.	Оберъ-офицеров.
А.			
а) Во флотскихъ экипажахъ.			
Флотскихъ	16	272	709
Корпусовъ:			
Морской артиллеріи	»	3	101
Флотскихъ штурмановъ	2	11	419
Инженеръ-механиковъ	»	1	216
Военныхъ: шкиперовъ	»	»	29
» артиллерійскихъ содержателей	»	»	6
Итого	18	287	1480
б) Въ береговыхъ командахъ:			
и чфортовыхъ экипажахъ	»	8	116
— артиллерійскихъ ротахъ	»	2	21
Состоящихъ по адмиралтейству	»	»	14
Итого	»	10	151
в) При портахъ для надобностей флота и судостроительныхъ работъ, а также для надобностей по строительной части при морскихъ командахъ:			
Корпусовъ:			
Корабельныхъ инженеровъ	1	1	40
Инженеръ-механиковъ	»	»	9
Инженеровъ морской строительной части	»	4	20
Итого	1	5	69
Всего	19	302	1700

www.starieknigi.info

Дѣйствительную судовую потребность, опредѣленную для балтійскаго флота, черноморской и каспійской флотилій, на основаніи положеній о переформированіи флотскихъ экипажей, для аральской флотиліи по особому для нея штату, а для сибирской флотиліи по наличному числу судовъ, включая сюда и тѣ изъ строющихся, которыя будутъ спущены въ 1865 году, разсчитанную по табели комплектаціи судовъ, составляетъ:

Б.	Флотскихъ.			Корпусовъ штабъ и оберъ-офицеровъ.		
	Адмираловъ и генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Морской артиллеріи.	Флотскихъ штурмановъ.	Инженеръ-механиковъ.
Для балтійскаго флота, включая суда гвардейскаго и 1-го финскаго кадроваго экипажей	15	131	548	50	146	150
Для черноморской флотиліи . . .	3	42	160	8	72	47
— сибирской —	»	12	48	»	28	12
— каспійской — . . .	1	22	69	4	37	14
— аральской — . . .	»	1	2	»	2	3
При архангельскомъ портѣ . . .	»	1	6	»	2	1
Итого . . .	19	209	833	62	287	227

Примѣчаніе. Въ этомъ разсчетѣ, сверхъ собственно судовой потребности, въ каждомъ экипажѣ положено, для балтійскихъ, черноморскихъ и каспійскихъ экипажей по 1-му экипажному командиру и 1-му адъютанту и потребное для запасныхъ ротъ число офицеровъ, а въ сибирской флотиліи офицеровъ для запасныхъ ротъ не разсчитано, такъ какъ тамъ еще экипажъ не переформированъ, но за то прибавлено 1 офицеръ въ должность адъютанта и 1 въ запасъ; въ числѣ же адмираловъ и генераловъ 9 человѣкъ, незанимающихъ штатныхъ флагманскихъ должностей, но употребляемыхъ преимущественно для судовой службы.

Кромѣ того, предполагая, что всѣ суда укомплектованы над-

www.starieknigi.info

лежащимъ числомъ офицеровъ и находятся въ плаваніи, необходимы также офицеры флотскіе и корпусовъ, для удовлетворенія нѣкоторой общей береговой потребности, а именно: для занятія должностей въ кадрахъ военно-морскаго гимнастическаго заведенія, стрѣлковой команды, коммисіи артиллерійскихъ опытовъ, для коммисій военнаго суда, сверхъ непремѣнныхъ ассесоровъ, на внутреннія брантвахты, для гидрографическихъ работъ, лоцманской и маячной частей, для караула и дежурства по адмиралтействамъ, военнымъ гаванямъ и госпиталямъ, для артиллерійской части, для пріема къ порту разнаго имущества, для коммисій по его свидѣтельству и другимъ случаямъ и для другихъ надобностей. Потребность эта не во всѣхъ портахъ одинакова и не можетъ быть постоянною. Размѣры ея зависятъ отъ численности состава мѣстныхъ командъ, отъ дѣятельности судовъ порта и другихъ мѣстныхъ условій и по доставленнымъ отъ главныхъ командировъ портовъ свѣдѣніямъ составляетъ:

В.	Флотскихъ.			Корпусовъ.		
	Адмираловъ и генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Морской артиллеріи.	Флотскихъ штурмановъ.	Инженеръ-механиковъ.
Для балтійскихъ портовъ	»	24	44	26	72	2
— николаевскаго	»	»	4	3	11	1
— астраханскаго	»	5	18	4	18	1
— николаевскаго (на Амурѣ) . .	»	3	3	»	12	1
Итого . . .	»	32	69	33	113	5

Сравнивая наличное число офицеровъ флотскихъ и корпусовъ съ дѣйствительною въ нихъ какъ судовою, такъ и общею береговою потребностями, оказывается слѣдующій излишекъ:

Флотскихъ штабъ-офицеровъ 31
Офицеровъ: корпуса морской артиллеріи . . . 12
— флотскихъ штурмановъ 30

www.starieknigi.info

За тѣмъ недостаетъ:

Лейтенантовъ и мичмановъ	193
Инженеръ-механиковъ	6

Этотъ недостатокъ можетъ быть пополненъ офицерами, зачисленными въ резервъ и состоящими на коммерческихъ судахъ и также гардемаринами и кондукторами.

Офицеры береговыхъ командъ показаны въ таблицѣ подъ лит. А въ наличномъ ихъ числѣ. Сравнивая это число съ наличнымъ составомъ береговыхъ командъ, оказывается, что на 34 человѣка нижнихъ чиновъ приходилось по одному офицеру.

О нижнихъ чинахъ.

Нижнихъ чиновъ къ 1 января 1865 года состояло:		
Во временномъ отпуску	1445	(*)
Въ отпуску, составляющемъ начало постоянному резерву флота	4975	(*)
На коммерческихъ судахъ	90	
Итого . . .	6510	
На дѣйствительной службѣ	40 336	

Изъ нихъ:

Въ министерствѣ и портовыхъ управленіяхъ	690	
— учебныхъ заведеніяхъ	287	
— кадрахъ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ	3185	(**)

Остальные же комплектуютъ флотъ и береговыя команды:

а) Во флотскихъ экипажахъ, со включеніемъ гвардейскаго 1-го финскаго кадроваго экипажа, считая всѣхъ строевыхъ и нестроевыхъ . . . . . 30 342 (***)

б) Въ береговыхъ командахъ 5832

(*) Подробныя свѣдѣнія приложены въ особыхъ вѣдомостяхъ въ концѣ отчета.

(**) Въ томъ числѣ 25 питомцевъ воспитательнаго дома.

(***) Въ томъ числѣ: въ балтійскомъ флотѣ 81 челов. питомцевъ воспитательнаго дома и въ черноморской флотиліи 132 челов. вольныхъ матросовъ.

www.starieknigi.info

А именно:

Въ портовыхъ экипажахъ и ротахъ	3466
— командѣ архангельскаго порта	138
— госпитальныхъ ротахъ и конторахъ . .	895
— артиллерійскихъ ротахъ	903
— музыкантскихъ хорахъ	235
Мастеровыхъ сибирской флотиліи.	125
Деньщиковъ въ береговыхъ командахъ . . .	70
Итого	5832

Общій выводъ о числительности личнаго состава.

Все вышепоказанное о личномъ составѣ можетъ быть сведено такъ:

а) Боевую силу, т. е. флотскіе экипажи и корпуса къ 1 января 1865 года составляли:

Адмираловъ и генераловъ . .	18
Штабъ-офицеровъ	287
Оберъ-офицеровъ	1480
Гардемариновъ и кондукторовъ .	326
Нижнихъ чиновъ	30 342

б) Вспомогательную силу, т. е. береговыя команды:

Штабъ-офицеровъ	10
Оберъ-офицеровъ	151
Нижнихъ чиновъ	5832

Изъ боеваго состава въ минувшемъ 1864 году перебывало въ болѣе или менѣе продолжительныхъ плаваніяхъ:

Офицеровъ	1300
Гардемариновъ и кондукторовъ .	418
Нижнихъ чиновъ	21 703

Изъ плававшихъ находилось въ заграничныхъ моряхъ:

Офицеровъ	348
Гардемариновъ и кондукторовъ .	245
Нижнихъ чиновъ	6293

Изъ этого видно, что въ 1864 году не были въ морѣ изъ

www.starieknigi.info

боеваго состава: офицеровъ нѣсколько болѣе $^1/_4$ части, нижнихъ же чиновъ нѣсколько менѣе $^1/_3$ части.

Вообще, опытныхъ въ морскомъ дѣлѣ чиновъ, полагая, что офицеры или нижніе чины, бывшіе въ дальнихъ плаваніяхъ и нынѣ находящіеся въ такихъ плаваніяхъ, а равно офицеры, постоянно плававшіе во внутреннихъ моряхъ въ должностяхъ командировъ и старшихъ офицеровъ, могутъ почитаться пріобрѣвшими нѣкоторую опытность, къ 1 января 1865 года состояло:

Офицеровъ	1221
Нижнихъ чиновъ	9813 (*)

Сравнивая это число съ общею цифрою боевой силы флота, видно, что средній для боеваго состава процентъ числа опытныхъ офицеровъ есть 68% и нижнихъ чиновъ 32,3%.

Личный составъ административныхъ учрежденій:

Къ 1 января 1865 года состояло:

Въ учрежденіяхъ морскаго министерства:

Адмираловъ и генераловъ . . .	35
Штабъ и оберъ-офицеровъ . . .	40
Гражданскихъ чиновниковъ . . .	147

Въ портовыхъ управленіяхъ:

Адмираловъ и генераловъ . . .	16
Штабъ и оберъ-офицеровъ . . .	325
Гражданскихъ чиновниковъ . . .	321

Кромѣ показаннаго числа гражданскихъ чиновниковъ состояло:

а) Въ учебныхъ заведеніяхъ:

Медиковъ	3
Лекарскихъ помощниковъ	1
Гражданскихъ чиновниковъ. . . .	14
	18

б) Въ госпиталяхъ:

Медиковъ.	47
Лекарскихъ помощниковъ. . . .	15
Гражданскихъ чиновниковъ . . .	16
	78

(*) Въ соотвѣтствующей цифрѣ 6549 челов. отчета за 1863 годъ вкралась опечатка, слѣдуетъ читать 9755.

www.starieknigi.info

в) Во флотѣ и береговыхъ командахъ:

Медиковъ	140
Лекарскихъ помощниковъ . . .	43
Коммисаровъ	51
Шхиперовъ	13
Артиллерійскихъ содержателей . .	13
	260

г) На коммерческихъ судахъ:

Медиковъ	2
Лекарскихъ помощниковъ	1
	3

Обращаясь къ сравнительному выводу приведенныхъ здѣсь цифръ съ соотвѣтствующими имъ въ отчетѣ за 1863 годъ, можно замѣтить слѣдующее:

1) Число гардемаринъ и кондукторовъ уменьшилось, и это произошло отъ того, что выпуски изъ учебныхъ заведеній въ послѣдніе два года, вслѣдствіе совершающагося преобразованія сихъ заведеній, составомъ своимъ были слабѣе выпусковъ прежнихъ лѣтъ.

2) Общее число нижнихъ чиновъ уменьшилось и это отъ увольненія людей во временной отпускъ и передачи порочныхъ людей въ рабочія бригады желѣзныхъ дорогъ въ новороссійскомъ краѣ.

3) Число офицеровъ, состоящихъ по резервному флоту, уменьшается.

4) Число офицеровъ, состоящихъ на службѣ въ другихъ вѣдомствахъ, увеличилось, вслѣдствіе назначенія нѣсколькихъ офицеровъ для службы на азовскихъ барказахъ и на должности по полицейскому управленію въ сѣверо-западномъ краѣ.

5) Увеличеніе потребности во флотскихъ офицерахъ, сопоставленное съ увольненіемъ нижнихъ чиновъ въ отпускъ, можетъ показаться непонятнымъ.

Потребность какъ въ офицерахъ, такъ и въ нижнихъ чинахъ флота опредѣляется числомъ судовъ каждаго разряда и нѣкоторою общею береговою потребностью.

Такое содержаніе личнаго состава, полезное съ точки зрѣнія экономической, можетъ привести къ затруднительному положенію. Въ случаѣ внезапнаго вооруженія судовъ 3 разряда упра-

www.starieknigi.info

вленіе флотомъ будетъ поставлено въ необходимость создать въ короткое время для этихъ судовъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ. Для сокращенія смѣты рѣшено было осенью истекшаго года оставить въ балтійскомъ флотѣ на дѣйствительной службѣ то только число нижнихъ чиновъ, которое необходимо для укомплектованія судовъ, назначенныхъ въ плаваніе.

Дѣлать тоже съ личнымъ составомъ офицеровъ было невозможно, а потому потребность въ нихъ продолжаетъ разсчитываться по наличному числу судовъ флота и по положенной для каждаго разряда судовъ комплектаціи.

Потребность эта увеличилась зачисленными въ 1-й разрядъ броненосными судами.

6) Береговая потребность въ офицерахъ, флотскихъ и корпусовъ, увеличилась. Это иначе и быть не можетъ. Съ уменьшеніемъ состава офицеровъ портовыхъ экипажей и состоящихъ по адмиралтейству, съ рѣзкимъ ограниченіемъ ихъ обязанностей, многія обязанности, лежавшія прежде на офицерахъ прежнихъ многочисленныхъ береговыхъ командъ разныхъ наименованій, легли на личный составъ флота и корпусовъ.

7) Число отпускныхъ нижнихъ чиновъ разбито на двѣ цифры. Въ инспекторскомъ департаментѣ обработывается положеніе о новомъ порядкѣ комплектованія флота. Существеннѣйшая часть этого порядка есть постоянный резервъ матросъ, призывъ которыхъ на дѣйствительную службу будетъ допущенъ только въ случаѣ войны. Людьми увольненія истекшаго года положено начало этого будущаго резерва, увольнительнымъ ихъ билетамъ присвоенъ особый цвѣтъ и людямъ этимъ ведутся особые списки.

8) Число нижнихъ чиновъ обязательнаго срока службы въ тѣхъ командахъ и учрежденіяхъ, въ коихъ ихъ предписано по возможности замѣнять вольнонаемными, продолжаетъ уменьшаться.

2) Состояніе командъ.

Инспекторскіе смотры 1864 года показали, что состояніе морскихъ командъ, какъ по строевой, такъ и по хозяйственной части, находилось въ надлежащемъ порядкѣ,—за исключеніемъ дѣйствія людей артиллеріею, которое не во всѣхъ экипажахъ было одинаково удовлетворительно; 1, 2 и 6 экипажи оказа-

www.starieknigi.info

лись отлично знающими артиллерійское дѣло, а 3, 4, 7, 9 и 10 неудовлетворительно, по слѣдующимъ причинамъ: изъ 3 и 4 экипажей значительное число нижнихъ чиновъ зимовали въ уѣздахъ и на лицо оставались по большей части люди неблагонадежнаго поведенія и рекруты; 7-й экипажъ имѣетъ въ своемъ составѣ людей прежняго 2-го ластоваго экипажа, въ которомъ артиллерійское ученье не производилось; 9-й же и 10-й экипажи, вновь сформированные изъ временно-отпускныхъ и рекрутъ, не могли въ продолженіе одной зимы пріобрѣсти достаточныхъ познаній. Нижніе чины никакихъ претензій не объявляли, кромѣ нѣсколькихъ человѣкъ изъ отряда судовъ, находившагося въ Выборгѣ, неполучившихъ нѣкоторыхъ вещей изъ обмундированія, о чемъ въ то же время сдѣлано было сношеніе съ кронштадтскимъ начальствомъ, для немедленнаго разбора сихъ претензій и удовлетворенія ихъ, въ случаѣ, если таковыя окажутся справедливыми.

Проэктъ измѣненія въ формахъ и порядкѣ движенія письменныхъ о нижнихъ чинахъ свѣдѣній и замѣнѣ части этихъ свѣдѣній карманными книжками, въ цѣли огражденія за нижними чинами своевременнаго удовлетворенія ихъ слѣдуемыми имъ предметами довольствія, былъ обсужденъ въ общемъ собраніи флагмановъ и командировъ въ Кронштадтѣ, но въ виду существеннаго различія между проэктами департамента и общаго собранія, изъ коихъ по первому карманная книжка, замѣняя собою нѣкоторыя изъ нынѣшнихъ письменныхъ свѣдѣній, сокращаетъ переписку и уничтожаетъ пересылку свѣдѣній по почтѣ,—а по второму, она характера документа не имѣетъ, а есть нѣчто въ родѣ настольной руководительной книжки для нижнихъ чиновъ, рѣшено испытать въ нѣсколькихъ командахъ оба проэкта, съ цѣлію вывести путемъ опыта сравнительное ихъ достоинство.

3) Состояніе капиталовъ въ командахъ.

Артельныхъ денегъ, принадлежащихъ командамъ, въ минувшемъ году состояло 202071 р. $36^{3}/_{4}$ коп. Изъ нихъ обращалось въ кредитныхъ установленіяхъ 152828 р. $37^{1}/_{2}$ к. Среднимъ числомъ приходится на человѣка немного болѣе 5 руб. Съѣстной суммы состояло 86108 р. $46^{1}/_{2}$ коп. Среднимъ числомъ на человѣка 2 р. 13 коп.

www.starieknigi.info

Артельныя суммы уменьшились сравнительно съ таковыми же суммами за 1863 годъ отъ роздачи артельныхъ денегъ нижнимъ чинамъ, уволеннымъ въ отпускъ; увеличеніе же съѣстныхъ суммъ произошло отъ усиленія съѣстныхъ суммъ нѣкоторыхъ командъ, болѣе другихъ въ томъ нуждавшихся, суммами, оставшимися отъ расформированныхъ въ 1863 году командъ и послѣ нижнихъ чиновъ, погибшихъ на кораблѣ «Лефортъ» въ 1857 году и наслѣдники которыхъ въ законный срокъ не явились.

4) Боевое состояніе командъ.

а) Стрѣльба изъ орудій:

Чины учебнаго артиллерійскаго корабля «Императоръ Николай I» въ теченіе зимы 1863—1864 г. обучались съ батареи, устроенной на стѣнкѣ средней гавани, пальбѣ въ цѣль; въ лабораторіи приготовленіемъ ракетъ, фальшфейеровъ и бомбовыхъ трубокъ. Въ казармахъ же читались людямъ записки объ артиллерійскомъ и лабораторномъ дѣлѣ.

Корабль находился въ кампаніи въ практическомъ плаваніи съ 12-го мая по 23-е августа, въ теченіе которой производилъ обычную пальбу въ цѣль на ревельскомъ рейдѣ.

Въ командѣ учебнаго артиллерійскаго корабля находилось:

Въ кадрѣ при 9 офицерахъ:

Унтеръ-офицеровъ:	флотскихъ	33 чел.
	артиллерійскихъ	6 —
	инженеръ-механиковъ	1 —
Матросовъ		150 —
		190 чел.

Въ перемѣняющемся составѣ при 14 офицерахъ:

Гардемаринокъ		3 чел.
Кондукторовъ артиллерійскихъ		14 —
Унтеръ-офицеровъ:	флотскихъ	7 —
	артиллерійскихъ	6 —
Матросовъ		779 —
		809 чел.

www.starieknigi.info

Изъ перемѣняющагося состава выпущено въ 1864 году на флотъ комендорами:

Унтеръ-офицеровъ	20 чел.
Матросовъ	198 —
	218 чел.

Кромѣ прямаго своего назначенія, корабль «Императоръ Николай I» помогалъ прочимъ судамъ въ перевозкѣ войскъ, два раза въ Гельсингфорсъ и одинъ разъ въ Гангудъ.

Чины черноморской артиллерійской учебной команды на корветѣ «Буйволъ», обучались, какъ въ зимніе мѣсяцы, такъ и лѣтомъ, по правиламъ, принятымъ для чиновъ балтійскаго учебнаго артиллерійскаго корабля.

Въ командѣ этой находилось:

Въ кадрѣ при 3 офицерахъ:

Унтеръ-офицеровъ артиллерійскихъ . . .	4 чел.
Комендоровъ учителей	12 —
Барабанщикъ и горнистъ	2 —
	18 чел.

Въ перемѣняющемся составѣ:

Унтеръ-офицеровъ	2 чел.
Матросовъ.	88 —
	90 чел.

Изъ перемѣняющагося состава выпущено въ 1864 году на флотъ комендорами:

Унтеръ-офицеровъ	2 чел.
Матросовъ.	27 —
	29 чел.

Всего комендоровъ, выпущенныхъ на флотъ съ бывшихъ учебныхъ: фрегата «Амфитрида», кораблей: «Прохоръ», «Гангудъ» и «Императоръ Николай I-й» и корвета «Буйволъ» къ 1-му января 1865 года состояло:

Въ балтійскихъ флотскихъ экипажахъ. 1197 чел. (*)

(*) Общее число комендоровъ противъ прошлогодняго уменьшилось отъ увольненія 454 чел. въ отпускъ.

www.starieknigi.info

Въ черноморскихъ флотскихъ экипажахъ	49	чел. (*)
— Каспійскихъ — —	12	—
— Сибирскомъ флотскомъ экипажѣ .	1	—

б) Стрѣльба изъ ручнаго оружія.

Съ поступленіемъ флотской стрѣлковой команды въ составъ учебнаго пѣхотнаго баталіона, сформированнаго на особомъ положеніи, явилась необходимость измѣнить и положеніе команды. Это измѣненное положеніе, названное положеніемъ о флотской стрѣлковой ротѣ при учебномъ пѣхотномъ баталіонѣ, удостоилось въ 19-й день августа Высочайшаго утвержденія.

Существенное различіе новаго положенія отъ прежняго состоитъ въ слѣдующемъ:

Одногодичный курсъ обученія въ стрѣлковой ротѣ, какъ для офицеровъ, такъ и для нижнихъ чиновъ, замѣненъ двухгодичнымъ, согласно съ положеніемъ объ учебномъ пѣхотномъ баталіонѣ.

Рота состоитъ изъ кадра, заключающаго средства обученія и хозяйства, и перемѣняющагося состава, въ который входятъ люди, предназначенные для обученія. Ежегодно выпускается изъ роты, по окончаніи 2-хъ годичнаго курса, половина перемѣняющагося состава, и взамѣнъ оной присылается въ роту изъ флотскихъ экипажей число людей, равное этой половинѣ. Такимъ образомъ офицеры и нижніе чины, проведшіе два года въ ротѣ и выдержавшіе съ успѣхомъ экзаменъ, могутъ уже быть въ своихъ экипажахъ самостоятельными преподавателями стрѣлковаго дѣла, и этимъ флотская стрѣлковая команда, при царскосельской стрѣлковой школѣ, бывшая съ своимъ одногодичнымъ курсомъ ни чѣмъ другимъ какъ центральною школою, чрезъ которую могла пройти только самая незначительная часть флотскаго состава,—получаетъ во флотской ротѣ при учебномъ пѣхотномъ баталіонѣ характеръ *разсадника учителей*.

Нижніе чины высылаются въ баталіонъ изъ флотскихъ экипажей балтійскаго флота; офицеровъ же высылается изъ Балтики 4, а изъ черноморской и каспійской флотилій по одному.

(*) Соотвѣтствующая цифра въ отчетѣ за 1863 годъ ошибочно показывала не число комендоровъ въ черноморскихъ командахъ, а весь перемѣняющійся составъ учебнаго артиллерійскаго корвета.

www.starieknigi.info

Изъ выпускаемыхъ послѣ двухгодичнаго курса нижнихъ чиновъ отправляются въ черноморскую и каспійскую флотиліи, въ качествѣ преподавателей, въ первую 7, а во вторую 3 человѣка.

Во флотской стрѣлковой командѣ къ 1-му января 1864 года состояло:

	Офицеровъ.	Нижн. чиновъ.
Въ кадрѣ	1	12
Согласно § 5-го новаго положенія, въ кадрѣ имѣть опредѣлено	2	27
На этомъ основаніи къ 1-му сентября 1864 года въ кадръ додано	1	15

Въ перемѣняющемся составѣ:

Къ 1-му января 1864 года состояло.	12	116
Согласно § 5-го новаго положенія, въ перемѣняющемся составѣ имѣть опредѣлено	12	110
На этомъ основаніи изъ 116 нижнихъ чиновъ, поступившихъ къ 1-му января 1864 года, выпущено въ свои команды въ августѣ мѣсяцѣ 57 чел. и, считая выбывшихъ по разнымъ случаямъ въ теченіе курса 4-хъ чел., всего 61 чел., за тѣмъ осталось на другой годъ для обученія	»	55
На основаніи § 6 новаго положенія, на новый двухгодичный курсъ къ 1-му сентября 1864 года поступило . . .	6	55
Возвращено по болѣзни въ свои команды.	4	»
Уволенъ въ отставку.	1	»
Умеръ	1	»
Осталось въ ротѣ къ 1-му января 1865 г.	12	110

Выпуска офицеровъ во флотъ инструкторами въ 1864 году не было.

При выпускѣ получили званіе стрѣлковъ 1-го разряда 52 чел. и всѣ награждены нашивками; 2-го разряда 5 чел. Изъ стрѣл-

www.starieknigi.info

ковъ 1-го разряда 3 чел. удостоены кромѣ нашивокъ прибавочнаго жалованья (*).

(*) Въ 1864 году обученіе нижнихъ чиновъ правиламъ теоретической и практической стрѣльбы производилось по инструкціи, введенной для линѣйныхъ и стрѣлковой ротъ учебнаго пѣхотнаго баталіона.

Теоретическое обученіе производилось по нижеслѣдующей программѣ.

1) Разборка, сборка и названіе частей ружья.

2) Чистка ружья и промывка ствола.

3) Разборка, сборка и правила чистки замка.

4) Объясненіе правилъ сбереженія ружья въ разныхъ случаяхъ: въ походѣ, въ казармахъ, на бивуакѣ и проч.

5) Прицѣливаніе со станка.

6) Прикладка съ руки, сидя, лежа и съ колѣна.

7) Объясненіе причинъ неправильности выстрѣла отъ неправильнаго прицѣливанія, отъ сваливанія ружья, отъ дурнаго содержанія ружья, отъ освѣщенія, отъ погоды и проч.

8) Спускъ курка съ капсюлемъ, тушеніе свѣчей.

9) Стрѣльба изъ ружей Монте-кристо.

10) Приготовленіе патроновъ.

Согласно инструкціи, весь курсъ *практической* стрѣльбы раздѣляется на два главные вида: на стрѣльбу съ опредѣленныхъ дистанцій и на стрѣльбу съ неопредѣленныхъ разстояній, при чемъ послѣдняя стрѣльба повѣряетъ, какъ первую, такъ и стрѣльбу на глазомѣръ.

Весь курсъ стрѣльбы съ неопредѣленныхъ дистанцій раздѣляется на три періода или разряда: въ 3-мъ періодѣ стрѣльба производится съ разстоянія 200, 300 и 400 шаговъ; во 2-мъ съ 500, 600, 700, 800 шаговъ и въ 1-мъ съ 900 шаговъ.

Достигнутые людьми въ каждомъ періодѣ стрѣльбы успѣхи, оцѣниваются по суммѣ балловъ, выбитыхъ каждымъ стрѣлкомъ—20-ю выпущенными имъ въ данномъ періодѣ пулями, полагая:

При стрѣльбѣ съ дистанціи 3-го разряда, за пулю, попавшую въ яблоко—3 балла; за пулю, попавшую въ черное кольцо, а равно въ черную вертикальную полосу, 2 балла; за пулю, попавшую въ мишень, 1 баллъ.

При стрѣльбѣ съ дистанціи 2-го разряда, за пулю попавшую въ среднюю черную полосу 2 балла; за пулю попавшую въ мишень 1 баллъ.

При стрѣльбѣ съ дистанціи 1-го разряда, за всѣ мѣткія пули, безъ различія куда онѣ попали, 1 баллъ.

Для того, чтобы имѣть право перейдти съ дистанціи одного разряда на дистанцію другаго разряда, стрѣлокъ долженъ выбить: съ дистанціи 3-го разряда 18 балловъ, а съ дистанціи 2-го разряда 12 балловъ.

Флотская стрѣлковая рота испытывалась практически въ стрѣльбѣ согласно инструкціи, съ тѣмъ только измѣненіемъ, что люди, достигнувшіе 1-го разряда стрѣльбы, выпускали не 20-ть, а 5 пуль съ дистанціи 900 шаговъ, потому что они вооружены 7-ми линѣйными винтовками, щитикъ на прицѣлѣ которыхъ далѣе этого предѣла не можетъ быть съ пользою поднятъ, такъ что, стрѣляя на 900 шаговъ, его надобно ставить на 1100 шаговъ.

Чтобы окончить курсъ стрѣлкомъ 1-го разряда и пользоваться преимуществами ему присвоенными, требуется въ теченіе 2-хъ годичнаго курса выполненіе слѣдующихъ условій: недостаточно имѣть опредѣленное число балловъ въ одной стрѣльбѣ съ опредѣленныхъ дистанцій, но, кромѣ того, необходимо имѣть по упражненію

www.starieknigi.info

Вообще же выпущенныхъ изъ бывшей въ Кронштадтѣ штуцерной команды и изъ стрѣлковой школы въ Царскомъ селѣ состояло къ 1-му января 1865 года:

Офицеровъ	15 чел.
Изъ нихъ:	
Въ экипажахъ балтійскаго флота	10 чел.
— сибирской флотиліи.	2 —
Причисленныхъ къ инженерному и артиллерійскому училищу	3 —
	15 чел.

Нижнихъ чиновъ:

Въ балтійскихъ флотскихъ экипажахъ.	361 чел.
— черноморскихъ	4 —
— каспійскихъ	5 —
	370 чел.

Для участія въ состязаніи между нижними чинами всего гвардейскаго корпуса въ присутствіи Государя Императора, подготовлены были во флотской стрѣлковой ротѣ три избранные стрѣлка, и одинъ изъ нихъ унтеръ-офицеръ Маньевъ получилъ 2-й призъ—серебрянные часы.

По примѣру прежнихъ лѣтъ для поощренія офицеровъ къ усовершенствованію въ стрѣльбѣ изъ ручнаго оружія, происходило въ Кронштадтѣ въ особо устроенномъ стрѣльбищѣ состязаніе, въ которомъ принимали участіе 12 офицеровъ и 11 кондукторовъ: изъ нихъ 3 офицера и 2 кондуктора удостоились получить призы.

в) Гимнастика.

Военно-морское гимнастическое образованіе, состоящее въ приготовленіи преподавателей въ гимнастическомъ заведеніи, и

въ глазомѣрѣ 12 среднихъ балловъ, а въ стрѣльбѣ съ неопредѣленныхъ дистанцій 6 балловъ.

Общій % стрѣльбы въ 1864 году во всѣ періоды обученія былъ слѣдующій: съ опредѣленныхъ дистанцій 44%, съ неопредѣленныхъ разстояній 30%, по глазомѣру средніе баллы 10%.

www.starieknigi.info

въ упражненіи командъ въ гимнастикѣ шло въ теченіе 1864 года путемъ, указаннымъ ему положеніемъ 21-го января 1862 года.

На выпускномъ смотрѣ, произведенномъ мною 10-го декабря, во второй разъ явились выпускные двухгодичнаго курса. Смотръ былъ сдѣланъ въ измѣненной и испытанной въ 1862 году, болѣе соотвѣтствующей его цѣли, формѣ.

На смотръ были представлены:

1) 12 офицеровъ перемѣняющагося состава, для которыхъ курсъ положенъ одногодичный.

2) 29 монитеровъ, состоящихъ въ кадрѣ заведенія и служащихъ помощниками учителей гимнастики и фехтованія.

3) 66 человѣкъ выпускныхъ нижнихъ чиновъ, окончившихъ 2-хъ годичный курсъ, и

4) 124 человѣка прошедшихъ одногодичный курсъ.

На смотрѣ, какъ и въ прошломъ году, обращено было мною особенное вниманіе на умѣнье выпускныхъ передавать пріобрѣтенныя ими познанія. Умѣнье это для офицеровъ испытывалось на нижнихъ чинахъ, никогда гимнастикѣ необучавшихся, а для нижнихъ чиновъ на прошедшихъ одногодичный курсъ.

Успѣхи по всѣмъ частямъ обученія оказались удовлетворительными.

Высочайше утвержденныя 2 декабря 1863 года правила о порядкѣ снабженія преподавателями гимнастики черноморскихъ и каспійскихъ командъ, въ минувшемъ году были приведены въ исполненіе, и перемѣняющійся составъ заведенія былъ увеличенъ 4 оберъ-офицерами и 35 рекрутами; изъ нихъ: 2 офицера черноморской и 2 каспійской флотилій окончили курсъ и отправились къ своимъ командамъ; 5 человѣкъ рекрутъ поступили на пополненіе въ заведеніи вакансій вновь положенныхъ 5 монитеровъ; остальные же 30 человѣкъ, въ декабрѣ 1865 года по окончаніи двухгодичнаго курса, будутъ отправлены, въ качествѣ преподавателей, въ составъ командъ черноморской и каспійской флотилій.

Въ гимнастическомъ заведеніи въ 1864 году состояло:

	Офицеровъ.	Нижн. чиновъ.
Въ кадрѣ	6	30
Изъ нихъ умерло	1	1

www.starieknigi.info

Въ перемѣняющемся составѣ	13	224
Изъ сего послѣдняго состава:		
Выпущено въ свои команды	13	60
Возвращено на родину для обращенія въ первобытное состояніе.	»	2
Возвращено въ экипажи по неспособности и частію неблагонадежному поведенію.	»	29
Бѣжало.	»	1
Умерло.	»	2
	13	94
За симъ осталось въ заведеніи . . .	»	130

Изъ выпускныхъ нижнихъ чиновъ удостоено прибавочнаго жалованья 56 человѣкъ.

Въ числѣ выпущенныхъ въ качествѣ преподавателей и удостоенныхъ преимуществъ, состоитъ нижнихъ чиновъ, поступившихъ изъ расформированныхъ въ 1862 году ластовыхъ и рабочихъ экипажей—24 человѣка.

Изъ выпущенныхъ во флотъ изъ бывшей гимнастической команды и изъ нынѣшняго военно-морскаго гимнастическаго заведенія къ 1-му января 1865 года состояло:

	Офицеровъ.	Нижн. чиновъ.
Въ балтійскомъ флотѣ	57	399
— черноморской флотиліи	3	2
— каспійской	4	3
— сибирской.	2	1
Кромѣ того:		
Въ береговыхъ учрежденіяхъ и на коммерческихъ судахъ	6	»
Въ резервѣ и безсрочномъ отпуску . .	6	»
Всего . .	78	405 чел.

Въ 1864 году чины военно-морскаго гимнастическаго заведенія были расположены съ іюня и до конца августа въ устроенныхъ на Лисьемъ-Носу баракахъ, гдѣ кромѣ гимнастики и фехтованія упражнялись въ плаваніи, бросаніи лота, греблѣ на катерахъ, управленіи парусами и въ десантномъ ученьи.

www.starieknigi.info

5) Разныя мѣры для образованія чиновъ морскаго вѣдомства.

Несостоявшаяся въ 1863 году посылка фрегата «Дмитрій-Донской» въ заграничное учебное плаваніе съ гардемаринами и кондукторами, могла осуществиться въ 1864 году. Фрегатъ этотъ отправился въ океанъ съ 97 гардемаринами и кондукторами.

Въ теченіи зимняго времени 1864 года въ Кронштадтѣ читались для морскихъ офицеровъ публичныя лекціи изъ морской артиллеріи, пароходной механики и морскаго международнаго права.

Офицерамъ квартирующихъ въ С.-Петербургѣ командъ разрѣшено было слушать лекціи въ здѣшнихъ учебныхъ заведеніяхъ; такихъ слушателей было:

Въ технологическомъ институтѣ	2
— институтѣ корпуса инженеровъ путей сообщенія	1
Въ прикомандированіи къ военнымъ академіямъ, по выдержаніи вступительнаго экзамена, состояло	1
Изъ нихъ въ теченіе 1864 года переведенъ въ сухопутное вѣдомство	1
За тѣмъ къ 1-му января 1865 года не осталось въ прикомандированіи ни одного офицера.	
Въ качествѣ вольныхъ слушателей	6
Вообще съ 1855 по 1 января 1865 года въ военныхъ академіяхъ состояло въ качествѣ вольныхъ слушателей для приготовленія къ экзамену	27
Изъ нихъ выбыло по разнымъ причинамъ до прикомандированія къ академіямъ	9
Слушаютъ нынѣ лекціи	6
Въ прикомандированіи къ академіямъ	12
Кромѣ того, по выдержаніи вступительнаго экзамена было прямо прикомандировано къ академіямъ неслушавшихъ предварительно лекцій	6
Изъ числа 18 прикомандированныхъ къ академіямъ, по неуспѣхамъ въ дальнѣйшемъ прохожденіи наукъ, обращены къ своимъ командамъ	4
Переведено въ сухопутное вѣдомство	2

По окончаніи полныхъ академическихъ курсовъ наукъ выпущено:

www.starieknigi.info

Въ сухопутное вѣдомство 5
— морское 7

Въ академическомъ курсѣ морскихъ наукъ состояло къ 1-му января 1864 года штатныхъ слушателей 13
Изъ нихъ окончили курсъ. 10
Выбыло до окончанія курса 2
Вновь поступило. 9

Затѣмъ въ академическомъ курсѣ къ 1 января 1865 года состояло:
Штатныхъ слушателей 10
Кромѣ того, было къ 1-му января 1865 года вольныхъ слушателей 7

Офицеры и кондукторы корпуса инженеръ-механиковъ, по окончаніи навигаціи, по примѣру прежнихъ лѣтъ и согласно положенію о семъ корпусѣ, росписаны были на зимнее время для практическихъ занятій, на ижорскіе адмиралтейскіе и кронштадтскій пароходный заводы.

Для собранія свѣдѣній объ улучшеніяхъ въ морскомъ дѣлѣ и для изученія разныхъ производствъ, командировались по прежнему заграницу военные и гражданскіе чины.

Къ 1 января 1864 года оставалось въ командировкѣ заграницею:
Офицерскихъ званій 14
Нижнихъ чиновъ 1
Въ теченіе 1864 года вновь командировано:
Офицеровъ 20

Въ томъ числѣ 9 человѣкъ было послано для поступленія заграницей на суда наши и за поступленіемъ ихъ туда, а равно за возвращеніемъ другихъ въ Россію по исполненіи порученій, остается заграницей 9 человѣкъ офицеровъ.

Въ 1864 году, по примѣру прежнихъ лѣтъ, продолжалось принятіе мѣръ къ умственному и нравственному развитію нижнихъ чиновъ, а именно:

Въ Кронштадтѣ.

Унтеръ-офицеры и нижніе чины флотскихъ экипажей, по ихъ желанію, обучались въ учрежденныхъ при 1 учебномъ морскомъ экипажѣ особыхъ для нихъ классахъ, грамотѣ, счисленію и знанію компаса.

Число обучавшихся было всего 312 человѣкъ, противъ прошлаго года менѣе на 16 человѣкъ. Учившіеся раздѣлялись на

www.starieknigi.info

3 класса: старшій, средній и младшій, и каждый классъ имѣлъ 13 учебныхъ часовъ въ недѣлю.

Въ С.-Петербургѣ:

Въ теченіе 1864 года обучались по желанію въ школѣ при матросской библіотекѣ въ крюковскихъ казармахъ 448 человѣкъ нижнихъ чиновъ флотскихъ экипажей, здѣсь расположенныхъ, преимущественно рекруты, поступившіе на службу въ началѣ года.

Изъ обучавшихся, 118 человѣкъ поступили грамотными, но читали и писали очень неправильно; въ продолженіе года они выучились читать довольно бѣгло, писать болѣе правильно и первымъ четыремъ правиламъ ариѳметики; остальные, поступивъ вовсе неграмотными, выучились посредственно читать и писать. Изъ сихъ послѣднихъ 10 рекрутъ 8 флотскаго экипажа, наиболѣе способныхъ, оставались въ школѣ въ продолженіе всего года, для приготовленія къ поступленію учителями въ команды; къ концу года они выучились читать и писать бѣгло и правильно, прошли ариѳметику, грамматику, получили понятіе о компасѣ, употребленіи лага и лота и ознакомились съ производствомъ такелажныхъ работъ. 2 человѣка изъ нихъ переведены въ гвардейскій экипажъ, 1 въ типографію морскаго министерства, а остальные 7 человѣкъ обучаютъ въ настоящее время грамотѣ нижнихъ чиновъ 8 и 11 флотскихъ экипажей, военно-морскаго гимнастическаго заведенія и части 10 экипажа.

Кромѣ того, въ школѣ обучались обязательно всѣ чины военно-морскаго гимнастическаго заведенія, по три раза въ недѣлю, въ теченіе всего года, за исключеніемъ времени съ 10 іюня по 23 августа, проведеннаго этою командою на Лисьемъ-носу. Изъ нихъ 94 человѣка поступили умѣвши читать и писать, а 109 человѣкъ были вовсе неграмотные. Въ теченіе года, первые выучились читать бѣгло и писать подъ диктовку безъ грубыхъ ошибокъ, а изъ ариѳметики до именованныхъ чиселъ; послѣдніе же стали посредственно читать и писать.

Въ черноморской и каспійской флотиліяхъ обучались грамотѣ, въ первой 347 человѣкъ, а въ послѣдней 140.

www.starieknigi.info

Постепенный ходъ переформированія командъ, передача порочныхъ нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства въ рабочія бригады для устройства желѣзныхъ дорогъ въ Новороссійскомъ краѣ, увольненіе во временной отпускъ, призывъ рекрутъ изъ предстоящаго въ 1865 году набора, наблюденія надъ рекрутами изъ эстляндскихъ поморцевъ и вольный наемъ.

Заявленное въ отчетѣ за 1863 годъ переформированіе черноморскихъ и каспійскихъ командъ на тѣхъ же началахъ, которыя были приняты для балтійскихъ командъ, приведено въ исполненіе въ 1864 году и сверхъ того, какъ сіе положеніе, такъ и положеніе о переформированіи балтійскихъ командъ, были дополнены назначеніемъ командиру Императорской яхты «Штандартъ» и ротнымъ командирамъ николаевскаго и астраханскаго портовыхъ экипажей, архангельской портовой команды и нестроевой полуроты гвардейскаго экипажа береговыхъ столовыхъ денегъ, а равно и правилами для комплектованія гвардейскаго экипажа тѣми нестроевыми чинами, которыхъ число опредѣляется часто измѣняющеюся судовою потребностію.

Постепенное сокращеніе съ 1856 года личнаго состава флотскихъ экипажей, переводъ въ оные при переформированіи командъ нѣкоторой части бывшихъ ластовыхъ экипажей и особенно упраздненіе рабочихъ экипажей, выкинувшее въ нихъ всѣхъ худшихъ людей сихъ экипажей, скопили во флотскихъ экипажахъ значительное число порочныхъ людей.

Желательно было освободить флотъ отъ такихъ людей, которые могли быть терпимы въ нестроевыхъ и мастеровыхъ командахъ, но присутствіе которыхъ не совмѣщалось съ условіями строевыхъ командъ.

Формированіе рабочихъ бригадъ для устройства желѣзныхъ дорогъ въ новороссійскомъ краѣ представило къ тому возможность и положено было, вслѣдствіе сношенія съ военно-сухопутнымъ вѣдомствомъ, включить въ составъ сихъ бригадъ до 650 порочныхъ нижнихъ чиновъ морскихъ командъ.

Вслѣдствіе этого передано было въ отдѣльный корпусъ внутренней стражи для отправленія въ распоряженіе командующаго войсками одесскаго военнаго округа, слѣдующее число порочныхъ нижнихъ чиновъ:

www.starieknigi.info

Изъ кронштадтскихъ командъ	276	чел.
— с.-петербургскихъ —	13	—
— ревельскихъ —	12	—
— черноморскихъ —	84	—
— астраханскихъ и бакинскихъ командъ.	42	—
Всего.	427	чел.

Въ видахъ исключительно экономическихъ, испрошено было въ концѣ года Высочайшее разрѣшеніе на увольненіе такого числа людей во временной отпускъ, чтобы на службѣ оставался только составъ, необходимый для укомплектованія судовъ, вошедшихъ въ программу плаванія и для покрытія береговой лѣтней потребности. Сверхъ сего, для освѣженія командъ молодыми людьми, разрѣшено было уволить сверхъ опредѣленнаго на семъ основаніи числа, еще людей слѣдующаго срока службы, замѣнивъ ихъ равносильнымъ составомъ рекрутъ предстоящаго набора.

Такимъ образомъ уволено 4975 человѣкъ старшихъ сроковъ службы, и инспекторскій департаментъ, имѣя въ виду введеніе новой системы комплектованія флота матросами, существеннѣйшая часть которой есть содержаніе постояннаго резерва опытныхъ матросъ, ведетъ людямъ этого увольненія особый учетъ, дабы имѣть всегда возможность положить ими начало этому резерву, въ случаѣ осуществленія этой новой системы комплектованія флота.

Система эта заключается въ періодическихъ равносильныхъ призывахъ рекрутъ и увольненіяхъ старослужащихъ, съ цѣлью составленія резерва, который призывается только въ случаѣ войны. Для скорѣйшаго приведенія резерва въ нормальный составъ, ежегодныя увольненія нижнихъ чиновъ въ отпускъ и ежегодный же призывъ рекрутъ, предполагается сначала производить въ нѣсколько усиленномъ размѣрѣ, а впослѣдствіи въ размѣрѣ нормальномъ, равняющемся естественной годовой убыли этого резерва. Обязательная служба дѣлится на службу дѣйствительную и службу въ резервѣ. Люди для флота будутъ назначаться не изъ цѣлыхъ приморскихъ и прирѣчныхъ губерній, а исключительно изъ селеній, жители коихъ занимаются судоходствомъ и рыбнымъ промысломъ. Осуществленія этой системы, затрогивающей многія вѣдомства, требующей ихъ сочувствія и содѣйствія, нельзя ожидать въ скоромъ времени, но

www.starieknigi.info

не подлежитъ сомнѣнію, что поддерживаемая общественнымъ мнѣніемъ и основанная во многомъ на тѣхъ началахъ, на которыхъ предположено создать систему комплектованія арміи, она должна съ теченіемъ времени осуществиться.

Согласно заявленія въ отчетѣ департамента за 1863 годъ, 156 человѣкъ рекрутъ набора 1863 года изъ приморскихъ селеній Эстляндской губерніи, жители коихъ занимаются рыбнымъ промысломъ, зачислены были нераздѣльно во 2 флотскій экипажъ, для удобнѣйшаго наблюденія надъ способностью ихъ къ морской службѣ.

Результатъ этого наблюденія, изъ коего инспекторскій департаментъ можетъ извлечь данныя, полезныя при дальнѣйшей разработкѣ вопроса о наилучшемъ комплектованіи флота, показалъ слѣдующее:

Въ теченіе года изъ этихъ рекрутъ было заболѣвшихъ, отправленныхъ въ госпиталь и экипажный лазаретъ, 195 человѣкъ, преимущественно воспаленіемъ разныхъ органовъ, простудными и накожными болѣзнями. Изъ этого числа, осталось больныхъ въ госпитали къ 1 января 1865 года 6 человѣкъ, умерло 5 человѣкъ. Вообще же состояніе здоровья ихъ удовлетворительно, и между ними нѣтъ людей съ тѣлесными недостатками или одержимыхъ неизлечимыми болѣзнями.

Поведеніе рекрутъ эстляндцевъ заслуживаетъ одобренія; они вообще отличаются послушаніемъ, къ ученью старательны, и весьма немногіе изъ нихъ склонны къ употребленію крѣпкихъ напитковъ.

Фронтовое и гимнастическое образованіе ихъ шло въ теченіе года довольно успѣшно; но того же нельзя, къ сожалѣнію, сказать относительно обученія ихъ русскому языку, которое страдало какъ отъ недостатка учителей, знающихъ природный языкъ рекрутъ, такъ и отъ того, что эстляндцы, находясь въ каждомъ капральствѣ въ большомъ числѣ, имѣютъ случай разговаривать между собою на родномъ своемъ языкѣ. По этой причинѣ только 43 человѣка изъ нихъ могутъ въ настоящее время объясняться по русски, остальные же весьма слабо понимаютъ русскій языкъ.

Въ іюнѣ мѣсяцѣ, 43 человѣка изъ рекрутъ эстляндцевъ отосланы были на фрегатъ «Дмитрій-Донской» и 4 человѣка на корветъ «Витязь», отправлявшіеся въ заграничное плаваніе, и

www.starieknigi.info

оцѣнка способности ихъ къ морской службѣ и къ перенесенію трудовъ ея можетъ быть сдѣлана по возвращеніи сихъ судовъ изъ плаванія. Находившіеся же во время прошлой кампаніи на фрегатѣ «Севастополь», работали весьма старательно, но о степени способности ихъ къ морской службѣ, невозможно, по краткости кампаніи «Севастополя», дать положительнаго отзыва; но, принимая во вниманіе, что фрегатъ совершалъ плаваніе въ самое холодное время, а между тѣмъ число заболѣвающихъ было незначительное; можно заключить, что рекруты эстляндцы вообще къ жизни на морѣ и къ перенесенію трудовъ ея способны.

По окончательному же заключенію командира 2 флотскаго экипажа, рекруты изъ эстляндцевъ набора 1863 года, по незнанію русскаго языка, трудно привыкаютъ къ работамъ на судахъ, и вообще по состоянію ихъ здоровья и способности къ морскому дѣлу не могутъ идти въ сравненіе съ рекрутами того же набора Вологодской и Олонецкой губерній. Отзывъ этотъ далекъ отъ тѣхъ заключеній, которыя были дѣлаемы разновременно въ морскомъ вѣдомствѣ о рекрутахъ прибалтійскаго края. Заключенія эти указывали на этихъ рекрутъ какъ на совершенно негодныхъ для флота. Очень можетъ быть, что дальнѣйшія наблюденія покажутъ, что они были негодны потому, что брались не изъ приморскихъ селеній, и что набираемые изъ этихъ селеній окажутся, если не лучшими, то хорошими матросами.

Вслѣдствіе ходатайства Русскаго общества пароходства и торговли, 300 человѣкъ вольныхъ матросъ новороссійскаго края, слѣдовавшихъ на укомплектованіе черноморской флотиліи, обращены на суда этого общества, а равно 400 человѣкъ черноморской флотиліи обращены на 4 года на укомплектованіе азовскихъ барказовъ.

Такъ какъ этотъ расходъ нельзя было впередъ предвидѣть и причины, его вызвавшія, были необходимы, то разрѣшено было черноморской флотиліи додать, вмѣсто убылыхъ 700 человѣкъ, такое же число рекрутъ набора 1863 года изъ поступившихъ въ войска одесскаго военнаго округа.

Затѣмъ 3210 призываемыхъ въ началѣ 1865 года рекрутъ уменьшены на 700 человѣкъ и остальные 2510 рекрутъ назначены: 1970 человѣкъ въ балтійскій флотъ, 220 человѣкъ въ каспійскую флотилію и 320 человѣкъ въ черноморскую.

www.starieknigi.info

Въ навигацію 1864 года въ Архангельскѣ на судахъ для службы тамошняго порта, нанято было вольнонаемныхъ матрос. 19 чел.

Прислуга при учебныхъ заведеніяхъ, писцы, сторожа и прочихъ званій нижніе чины при учрежденіяхъ морскаго министерства и портовыхъ управленій, продолжали замѣняться вольнонаемными людьми.

Къ 1-му января 1865 года состояло:

Вольнонаемной прислуги:

Въ учебныхъ заведеніяхъ . . . . . 158 чел.

Писцовъ, сторожей и прочихъ нижняго званія чиновъ въ министерствѣ и портовыхъ управленіяхъ:

Въ балтійскомъ вѣдомствѣ . . . . . 450 чел.
— черноморской флотиліи . . . . . 40 —
— каспійской — . . . . . 139 —
— сибирской — . . . . . 10 —

Вольноприходящихъ учениковъ, для пріобученія мастерствамъ въ портовыхъ мастерскихъ:

Въ балтійскомъ вѣдомствѣ . . . . . 403 —
— черноморской флотиліи . . . . . 330 —
— каспійской — . . . . . 95 —
— сибирской — . . . . . 16 —

Вольнонаемныхъ въ кадрахъ мастеровыхъ и рабочихъ:

Въ балтійскомъ вѣдомствѣ . . . . . 301 —
— черноморской флотиліи . . . . . 50 —

Морскія учебныя заведенія.

Комитетъ, обработывавшій проэктъ положенія о преобразованіи морскихъ учебныхъ заведеній, приводитъ свои занятія къ окончанію.

Личный составъ морскихъ учебныхъ заведеній въ 1864 году показанъ въ слѣдующей таблицѣ:

	Учащіеся.	Учащіе.
Въ морскомъ кадетскомъ корпусѣ	153	22
— академическомъ курсѣ морскихъ наукъ .	17	10
— инженерномъ и артиллерійскомъ училищѣ	115	27
— штурманскомъ училищѣ	115	19
— ротѣ торговаго мореплаванія	28	14
	425	92

Кромѣ того, къ 1-му января 1865 года состояло:

Матросскихъ сыновей въ школѣ гвардейскаго экипажа 36

Юнговъ въ 1-мъ учебномъ экипажѣ и учениковъ школы писарей и содержателей 275

Въ упраздненномъ 2-мъ учебномъ экипажѣ 53
— фельдшерской школѣ: балтійскаго флота 25
— — — черноморской флотиліи . . 38

Всего . . 427

www.starieknigi.info

II. ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ ФЛОТА.

1) Къ 1-му января 1865 г. состояло всѣхъ судовъ:

	Въ Балтійскомъ флотѣ.		Въ Бѣломорской флотиліи.		Въ Каспійской флотиліи.		Въ Черноморской флотиліи.		Въ Сибирской флотиліи.		Въ Аральской флотиліи.		Итого.	
	паров.	паруси.	паров.	паруси.	паров.	паруси.	паров.	паруси.	паров.	паруси.	паров.	паруси.	паров.	паруси.
Готовыхъ.														
Кораблей	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»
Фрегатовъ	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8	»
Фрегатовъ броненосн.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
Блиндирован. батарей.	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»
Корветовъ	12	»	»	»	»	»	6	1	1	»	»	»	19	1
Клиперовъ	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	»
Бронен. баш. лодокъ.	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	»
Канонирскихъ лодокъ.	73	»	»	»	3	»	»	»	3	»	»	»	79	»
Пароходо-фрегатовъ.	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7	»
Импер. паров. яхтъ	3	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	4	»
Яхтъ.	»	5	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	6
Шхунъ	4	»	1	1	4	1	13	1	3	2	»	1	25	6
Тендеровъ	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	2
Транспортовъ	2	1	»	»	1	5	1	5	2	»	»	»	6	11
Барокъ морскихъ	»	»	»	»	»	6	»	»	»	»	»	4	»	10
Мелкихъ пароход. (*).	23	»	»	»	8	»	9	»	18	»	3	»	61	»
Паровыхъ барказовъ и катеровъ (*).	6	»	»	»	4	»	3	»	4	»	1	»	18	»
	169	6	1	1	20	12	33	10	31	2	4	5	258	36
Строющихся.														
Броненосн. фрегатовъ.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
Блиндиров. батарей.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
Корветовъ	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Малыхъ пароходовъ.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»
Канонирскихъ лодокъ.	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	2	»
	3	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	5	»

(*) Въ томъ числѣ показаны пароходы на р. Вислѣ и озерахъ Финляндіи.

Въ числѣ готовыхъ и строющихся судовъ не показаны портовыя суда, какъ то: старыя суда, отчисленныя къ портамъ, плавучіе доки, землечерпательныя машины, рѣчныя баржи, бота и другія мелкія суда.

www.starieknigi.info

2) На кампанію 1864 года было вооружено:

РАНГИ.	Въ Балтійскомъ морѣ.		Въ Бѣломъ морѣ.		Въ Каспійскомъ морѣ.		Въ Черномъ морѣ.		У восточныхъ берег. Сибири.		Въ Аральскомъ морѣ.		И т о г о.		Въ томъ числѣ въ заграничномъ плаваніи.	
	паров.	паруси.	паров.	паруси.	паров.	паруси.	паров.	паруси.	паров.	паруси.	паров.	паруси.	паров.	паруси.	паров.	паруси.
Кораблей	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»
Фрегатовъ	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7	»	6	»
Броненосн. фрегатовъ	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»
Бліндир. батарей	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»
Корветовъ	7	»	»	»	»	»	6	1	1	»	»	»	14	1	8	»
Клиперовъ	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	7	»	3	»
Брон. баш. лодокъ	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	»	»	»
Винтовыхъ лодокъ	9	»	»	»	1	»	»	»	3	»	»	»	13	»	1	»
Пароходо-фрегатовъ	6	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	»	»	»
Импер. паров. яхтъ	3	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	4	»	1	»
Яхтъ	»	5	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	6	»	2
Шхунъ	4	»	1	»	4	1	12	1	3	2	»	»	24	4	2	2
Тендеровъ	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	2	»	»
Транспортовъ:	2	1	»	»	»	1	1	5	2	»	»	»	5	7	2	1
Баржъ морскихъ	»	»	»	»	»	6	»	»	»	»	»	3	»	9	»	»
Мелкихъ пароходовъ	22	»	»	»	6	»	7	»	18	»	3	»	56	»	2	»
Паров. барк. и катер.	5	»	»	»	4	»	3	»	2	»	1	»	15	»	»	»
	87	6	1	»	15	8	30	10	29	2	4	3	166	29	25	5
Кромѣ того находилось мелкихъ портовыхъ судовъ, какъ-то маячныхъ, рѣчн. баржъ, катеровъ, перевозочныхъ судовъ и т. п.	216.		2		16		18		8		»		»		»	
На всѣхъ судахъ бывшихъ въ кампаніи находилось:	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чин.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.	Офицеровъ.	Нижнихъ чиновъ.
Во внутреннемъ плаваніи	621	10192	7	98	115	1284	348	3143	26	494	8	199	1125	15410	593	6293
Въ заграничномъ плаваніи	532	5674	»	»	»	»	13	127	45	492	»	»	593	6293	»	»

Въ числѣ офицеровъ заключается 418 гардемариновъ и кондукторовъ (изъ которыхъ многіе во время плаванія и по окончаніи кампаніи произведены въ офицеры или выбыли совсѣмъ изъ службы по разнымъ случаямъ) 125 гражданскихъ чиновниковъ. Изъ нихъ въ заграничномъ плаваніи находилось гардемаринъ и кондукторовъ 245 чел., гражданскихъ чиновниковъ 43 чел.; сверхъ того находилось 29 юнкеровъ и 256 воспитанниковъ морск. учебн. заведеній и до 30 чел. юнкеровъ и унтеръ-офицеровъ временныхъ классовъ въ Николаевѣ.

www.starieknigi.info

Балтійскій флотъ.

Съ закрытіемъ навигаціи 1863 года, отъ балтійскаго флота оставались въ заграничномъ плаваніи слѣдующія суда:

Въ эскадрѣ подъ флагомъ контръ-адмирала Лесовскаго, у береговъ Америки—фрегаты: «Александръ Невскій», «Ослябя» и «Пересвѣтъ», корветы: «Варягъ» и «Витязь» и клиперъ «Алмазъ».

Въ эскадрѣ Тихаго океана, подъ флагомъ свиты Его Величества контръ-адмирала Попова—корветы: «Богатырь», «Калевала» и «Рында», клипера: «Абрекъ» и «Гайдамакъ».

Въ Средиземномъ морѣ, при посольствѣ нашемъ въ Греціи—фрегатъ «Олегъ».

Къ веснѣ, эскадра отъ береговъ Америки была вовсе отозвана; вслѣдствіе чего, фрегаты: «Ослябя» и «Пересвѣтъ», и корветъ «Витязь» въ іюнѣ мѣсяцѣ возвратились въ Кронштадтъ; фрегатъ «Александръ Невскій», также въ іюлѣ мѣсяцѣ, отправился прямо изъ Нью-Іорка въ Пирей — на смѣну фрегату «Олегъ»; а корветъ «Варягъ» и клиперъ «Алмазъ» отправились въ Тихій океанъ для присоединенія къ эскадрѣ контръ-адмирала Попова; первый вышелъ изъ Нью-Іорка 19-го мая, а второй 25-го апрѣля. Въ скоромъ времени распоряженія эти были измѣнены: фрегату «Олегъ» было предписано остаться въ Средиземномъ морѣ и, вмѣстѣ съ фрегатомъ «Александръ-Невскій», перейти въ Вилла-франку, куда, въ сентябрѣ мѣсяцѣ, былъ также посланъ изъ Кронштадта корветъ «Витязь» и возвращенъ изъ Рію-Жанейро, шедшій въ Тихій океанъ, клиперъ «Алмазъ». Такимъ образомъ, въ Средиземномъ морѣ образовался отрядъ изъ 4-хъ судовъ, на который и назначенъ флагманомъ свиты Его Величества контръ-адмиралъ Лесовскій.

Отъ эскадры, бывшей въ Тихомъ океанѣ, корветъ «Рында» и клиперъ «Гайдамакъ» возвратились въ Балтику; первый изъ нихъ прибылъ въ Ревель, гдѣ и остался на зимовку, 25-го октября, а послѣдній пришелъ въ Кронштадтъ 23-го октября.

Кромѣ вышеозначенныхъ судовъ, находится въ дальнемъ плаваніи парусный транспортъ «Гилякъ», отправившійся 26-го іюля изъ Кронштадта въ Николаевскъ на Амурѣ, съ разнымъ казеннымъ грузомъ.

www.starieknigi.info

Съ наступленіемъ весны суда балтійскаго флота стали вооружаться согласно программѣ и выходили на рейдъ по мѣрѣ ихъ готовности.

Паровая яхта «Штандартъ» начала кампанію 22-го апрѣля; по выходѣ за гавань дѣлала нѣсколько рейсовъ въ морѣ для испытанія механизма; а 11-го августа отправилась за границу въ г. Киль, гдѣ и поступила въ распоряженіе въ Бозѣ почившаго Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника. Въ теченіе навигаціи, яхта дѣлала нѣсколько рейсовъ съ Его Высочествомъ; а съ прекращеніемъ кампаніи, по Высочайшему повелѣнію оставлена на зимовку въ Килѣ.

Учебный артиллерійскій корабль «Императоръ Николай I-й» находился въ Ревелѣ и былъ предназначенъ собственно для практическаго обученія нижнихъ чиновъ артиллерійскому дѣлу; для упражненія же комендоровъ въ стрѣльбѣ въ цѣль во время хода, при кораблѣ состояла винтовая лодка «Чайка».

Фрегатъ «Свѣтлана», клипера: «Изумрудъ» и «Яхонтъ», и парусныя яхты «Забава» и «Никса», составляли особый отрядъ, подъ начальствомъ свиты Его Величества контръ-адмирала Посьета, для практическаго плаванія съ Ихъ Императорскими Высочествами Великими Князьями Алексіемъ Александровичемъ и Николаемъ Константиновичемъ. Отрядъ этотъ имѣлъ плаваніе по балтійскимъ портамъ и ходилъ въ Любекъ и Карлскрону.

Фрегатъ «Громобой» и корветъ «Баянъ», винтовыя лодки «Прибой» и «Марево» и ботикъ «Кадетъ» составляли отрядъ судовъ морскаго кадетскаго корпуса, который, подъ начальствомъ капитана 1-го ранга (нынѣ контръ-адмирала) Римскаго-Корсакова, имѣлъ плаваніе по Финскому заливу, для практики воспитанниковъ морскаго корпуса и штурманскаго училища.

Въ эскадрѣ броненосныхъ судовъ, подъ флагомъ свиты Его Величества контръ-адмирала Лихачева, состояли: пароходы: «Владиміръ» и «Ильмень», клиперъ «Всадникъ», броненосная батарея «Первенецъ», однобашенныя лодки: «Броненосецъ», «Вѣщунъ», «Единорогъ», «Колдунъ», «Латникъ», «Стрѣлецъ», «Тифонъ», «Ураганъ» и двухбашенная «Смерчь». Кромѣ того, временно при эскадрѣ находились: фрегатъ «Ослябя», корветъ «Аскольдъ», винтовыя лодки: «Горностай» и «Соболь», и блокшифный корветъ «Волъ». Въ составѣ этой эскадры предполагалось соединить всѣ имѣющіяся у насъ броненосныя суда для

www.starieknigi.info

практическаго ихъ испытанія; но позднее изготовленіе судовъ вообще и совершенная неготовность нѣкоторыхъ была причиною, что только часть программы могла быть выполнена, и изъ всѣхъ судовъ эскадры можно считать вполнѣ испытанными только батарею «Первенецъ» и лодки: «Броненосецъ», «Вѣщунъ», «Колдунъ» и «Латникъ», и до нѣкоторой степени—лодку «Ураганъ»; всѣ прочія суда пришли къ эскадрѣ уже въ концѣ навигаціи.

Независимо отъ испытанія судовъ, эскадра занималась обученіемъ комендоровъ пальбѣ по невидимой цѣли сосредоточенными залпами; при чемъ за основаніе было принято сочиненіе французскаго флота лейтенанта Леваля. При смотрѣ, произведенномъ эскадрѣ г. управляющимъ морскимъ министерствомъ на транзундскомъ рейдѣ, эскадра найдена въ отличномъ порядкѣ, и пальба сосредоточеннымъ способомъ оказалась весьма удовлетворительна. Въ то же время была произведена гонка гребныхъ судовъ эскадры на призы отъ г. управляющаго министерствомъ и по подпискѣ отъ офицеровъ эскадры; главнымъ распорядителемъ гонки былъ, бывшій командиръ фрегата «Ослябя», капитанъ 1-го ранга Бутаковъ.

Фрегатъ «Севастополь» могъ начать кампанію только 1 го октября; а потому послѣ нѣсколькихъ пробъ машины на мѣстѣ, и сдѣлавъ пробный рейсъ по рейду, вошелъ опять въ гавань для продолженія неоконченныхъ работъ по корпусу и нѣкоторыхъ исправленій механизма. А батарея «Нетронь меня», по неготовности машины, вовсе не была испытана.

Изъ числа судовъ, бывшихъ въ отрядѣ свиты Его Величества контръ-адмирала Лихачева, клиперъ «Всадникъ», крейсеруя въ Балтійскомъ морѣ, 12-го августа сталъ на мель у острова Готска-Санд-э; при чемъ, изъ команды клипера погибли 3 офицера, 1 кондукторъ и 11 нижнихъ чиновъ. Постоянно стоявшіе свѣжіе вѣтры препятствовали скорому спасенію клипера, и только 1-го сентября, съ помощію фрегата «Свѣтлана» и клиперовъ: «Изумрудъ», «Жемчугъ» и «Яхонтъ», «Всадникъ» былъ снятъ съ мели и 3-го сентября приведенъ въ Кронштадтъ на буксирѣ клипера «Жемчугъ».

Пароходо-фрегаты: «Олафъ» и «Рюрикъ», и транспортъ «Красная горка», занимались буксировкою и употреблялись для перевозки въ порты Балтійскаго моря разныхъ казенныхъ и

www.starieknigi.info

портовыхъ грузовъ; въ томъ числѣ, въ маѣ мѣсяцѣ, пароходомъ «Рюрикъ» и транспортомъ «Красная горка» доставлены въ Выборгъ орудія и артиллерійскій грузъ, назначенные для тамошнихъ укрѣпленій.

Кромѣ того, пароходо-фрегатъ «Рюрикъ», съ 4-го по 10-е августа, ходилъ изъ Кронштадта въ Ревель и обратно, съ коммисіею, назначенною для экзамена комендоровъ артиллерійскаго учебнаго корабля; и съ 23-го по 29-е августа и съ 2-го по 11-е сентября имѣлъ плаваніе съ его превосходительствомъ г. управляющимъ морскимъ министерствомъ въ Ревель и въ Финляндію.

Для перевозки десанта сухопутныхъ войскъ и принадлежащихъ имъ обоза и тяжестей, былъ особый отрядъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала Тобизина. Въ составѣ отряда находились фрегаты: «Ослябя», «Пересвѣтъ» и «Свѣтлана» корветъ «Аскольдъ», клиперъ «Жемчугъ», пароходо-фрегаты: «Олафъ», «Рюрикъ», «Смѣлый» и «Храбрый», и транспорты: «Артельщикъ» и «Красная горка». Всѣ эти суда, съ 9-го мая по 3-е октября, по мѣрѣ встрѣчавшихся надобностей, перевозили десантъ изъ Кронштадта въ Финляндію и обратно. Кромѣ того, въ перевозкѣ десанта участвовали: корабль «Императоръ Николай I» и винтовыя лодки «Горностай» и «Соболь», и состоявшій въ распоряженіи кронштадтскаго порта пароходъ «Ижора» посылался въ Выборгъ, Фридрихсгамъ, Гельсингфорсъ и Або, для амбаркаціи десанта съ судовъ на берегъ.

Всѣми сими судами было перевезено:

Офицеровъ	812	чел.
Нижнихъ чиновъ	43528	—
Офицерскихъ семействъ	136	—
Семействъ нижнихъ чиновъ	1418	—
Дѣтей.	635	—

При войскахъ перевезено:

Лошадей	66	
Повозокъ	338	
Тяжестей	173485	пудовъ.

Пароходо-фрегатъ «Храбрый», идя шхерами изъ Гельсингфорса въ Кронштадтъ, 2-го октября, по ошибкѣ лоцмановъ,

www.starieknigi.info

принявшихъ полинявшую красную вѣху за бѣлую, сталъ на 9-ти футовую каменную банку; но, 12-го октября, съ помощію пароходовъ: «Владиміръ» и «Олафъ», сошелъ съ банки благополучно.

Независимо отъ прочихъ назначеній, пароходо-фрегаты: «Олафъ» и «Храбрый», клиперъ «Яхонтъ», винтовая лодка «Горностай» и, бывшая въ практическомъ плаваніи по кронштадтскимъ рейдамъ, яхта «Волна», въ теченіе навигаціи занимали поочередно брантвахтенный постъ на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ.

За тѣмъ, собственно для надобностей кронштадтскаго порта, были вооружены пароходы: «Ижора», «Колдунчикъ», «Курьеръ», «Лоцманъ», «Петербургъ» и винтовыя лодки: «Панцырь» и «Шмель». Всѣ эти суда, выполняя надобности порта, имѣли плаваніе между Кронштадтомъ и С.-Петербургомъ. Изъ нихъ пароходъ «Курьеръ» употреблялся преимущественно для содержанія сообщенія съ Лисьимъ-носомъ, а пароходъ «Лоцманъ» занимался также постановкою и снятіемъ вѣхъ между Кронштадтомъ и С.-Петербургомъ. Для постановки же вѣхъ по кронштадтской дистанціи, въ морѣ употреблялся транспортъ «Артельщикъ».

Винтовыя шхуны: «Компасъ» и «Секстанъ», винтовая лодка «Лѣшій» и винтовый барказъ «Лотъ» находились въ распоряженіи начальника балтійской съемки. Суда эти занимались постройкою тригонометрическихъ сигналовъ, дѣлали самый промѣръ и содѣйствовали передвиженію промѣрныхъ командъ; а для провизіи и разныхъ необходимыхъ принадлежностей, при отрядѣ состояли одна шхунера и двѣ баржи. Работы продолжались съ 16-го мая по 20-е сентября.

Кронштадтская *внутренняя брантвахта* занимала свой постъ.

При с.-петербургскомъ портѣ были вооружены: паровыя яхты: «Александрія» и «Стрѣльна», пароходы: «Аракчеевъ», «Ильмень», «Ладога», «Нева», «Онега», «Славянка», «Фонтанка» и «Ястребъ», винтовые барказы: «Вѣстовой», «Механикъ» и «Разсыльный», винтовыя канонирскія лодки: «Взрывъ» и «Зыбь», винтовыя шлюпки: «Ганшпугъ» и «Самоваръ», парусная яхта «Костя», два *голландскіе буера* и ботикъ «Увалень».

Яхта «Александрія» имѣла плаваніе между С. Петербур-

www.starieknigi.info

гомъ, Кронштадтомъ и Петергофомъ съ Ихъ Императорскими Величествами и съ другими Особами Императорской фамиліи.

Яхта «Стрѣльна» имѣла плаваніе между С. Петербургомъ и Кронштадтомъ съ Ихъ Императорскими Высочествами Великими Князьями и Княгинями.

Пароходъ «Нева» состоялъ въ распоряженіи его превосходительства г. управляющаго морскимъ министерствомъ.

Пароходъ «Ильмень» состоялъ при эскадрѣ броненосныхъ судовъ; а пароходы: «Онега» и «Фонтанка» находились въ распоряженіи инспекторскаго департамента.

Пароходъ «Ладога», съ необходимымъ числомъ грузовыхъ и гребныхъ судовъ занимался промѣромъ Ладожскаго озера.

Парусная яхта «Костя» и *два буера* были въ практическомъ плаваніи между С. Петербургомъ, Петергофомъ и Кронштадтомъ.

Ботикъ «Увалень», назначенный въ распоряженіе въ Бозѣ почившаго Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цесаревича, имѣлъ практическое плаваніе между С. Петербургомъ, Петергофомъ, Кронштадтомъ и по финляндскимъ шхерамъ въ Финскомъ заливѣ.

Всѣ остальныя за тѣмъ суда буксировали портовыя суда съ матеріалами и грузами между С. Петербургомъ, Кронштадтомъ и Ижорскими заводами; а также выполняли нѣкоторыя другія порученія.

Брантвахты и *плавучіе маяки* занимали свои посты; брантвахта большаго невскаго фарватера начала кампанію 11-го апрѣля, а прекратила 25-го октября.

Грузовыя и гребныя портовыя суда, барказы, катера, землечерпательныя и подъемныя машины, какъ въ Кронштадтѣ, такъ и въ С. Петербургѣ, вооружались по мѣрѣ дѣйствительной въ нихъ надобности и употреблялись по потребностямъ портовъ, распоряженіями мѣстныхъ властей.

Свеаборгъ.

Суда, находившіяся при свеаборгскомъ портѣ, были вооружены для слѣдующихъ цѣлей: для надобностей порта, для гидрографическихъ работъ и для плаванія по финляндскимъ озерамъ.

Первыя двѣ цѣли выполнялись тремя винтовыми канонир-

www.starieknigi.info

скими лодками: «Туманъ», «Трескъ» и «Хватъ». Изъ нихъ первая занимала брантвахтенный постъ въ Свеаборгѣ и употреблялась для буксировки на рейдъ судовъ, барокъ и грузовыхъ лодокъ; кромѣ того, лодка эта перевозила изъ Гельсингфорса на суда десантъ полковъ 1-й гренадерской дивизіи и лейбъ-гвардіи финскаго стрѣлковаго баталіона; посылалась съ десантомъ въ города: Фридрихсгамъ, Гангудъ и Або; состояла при амбаркаціи бѣломорскаго и петровскаго пѣхотныхъ полковъ, и содѣйствовала передвиженію войскъ изъ крѣпости Свеаборгъ. Остальныя же двѣ лодки находились при гидрографическихъ работахъ въ сѣверной части Ботническаго залива.

Для плаванія по озерамъ были вооружены слѣдующія суда финляндской озерной флотиліи: пароходы: «Великій Князь Владиміръ», «Великій Князь Алексій» и «Суоми» и два паровые катера: «Удача» и «Стрѣла».

Пароходъ «Великій Князь Владиміръ» и оба паровые катера съ 4 гребными барказами имѣли плаваніе на озерахъ Несіярви и Тавастгустъ. Въ теченіи навигаціи они употреблялись: для постановки вѣхъ, для опредѣленія мѣстъ береговыхъ знаковъ и для обозначенія фарватеровъ; а также занимались перевозкою финскаго стрѣлковаго вазаскаго № 2-го поселеннаго баталіона изъ городовъ Таммерфорса и Тавастгуста въ деревни Вирдайсъ и Лимбойсъ.

Пароходы: «Великій Князь Алексій» и «Суоми» имѣли отдѣльное плаваніе на озерѣ Пейене. Первый изъ нихъ занимался изслѣдованіемъ фарватеровъ, перевозилъ войско съ багажемъ къ поселенному № 4 куопіоскому финскому стрѣлковому баталіону и посылался на промѣрныя работы, по распоряженію начальника отряда судовъ на томъ озерѣ; а послѣдній содержалъ регулярное сообщеніе между городомъ Ювяскюле и селомъ Аніенпельдо, перевозя пассажировъ и разные товары; и занимался буксированіемъ баржъ, нагруженныхъ досками и дровами съ лѣсопильныхъ заводовъ, и другихъ купеческихъ товаровъ.

Ревель.

При Ревельскомъ портѣ были вооружены: пароходо-фрегатъ «Соломбала», винтовыя шхуны: «Баканъ» и «Вѣха», три пла-

www.starieknigi.info

вучіе маяка: «Домеснесскій», «Кальбодегрундскій» и «Ревельстейнскій» и *ревельская внутренняя брантвахта.*

Пароходо-фрегатъ и обѣ шхуны употреблялись, исключительно, для лоцмейстерскихъ и маячныхъ надобностей, и иногда для буксированія судовъ; а маяки и брантвахта занимали свои посты.

Шкуна «Баканъ», между прочимъ, въ іюнѣ мѣсяцѣ ходила съ профессоромъ Боголюбовымъ для сниманія вида береговъ въ Финскомъ и Рижскомъ заливахъ и въ Балтійскомъ морѣ.

Для внутреннихъ надобностей порта, было вооружено: 18 разныхъ величинъ гребныхъ судовъ, 1 ботикъ, 6 баржъ, 8 флашкоутовъ, 2 землечерпательныя машины (изъ нихъ 1 паровая) и 4 конопатные плота. Всѣ эти средства употреблялись по распоряженіямъ мѣстнаго начальства, по мѣрѣ дѣйствительной въ нихъ надобности.

БѢЛОЕ МОРЕ.

При архангельскомъ портѣ вооружалась одна винтовая шкуна «Полярная Звѣзда».

Шкуна эта была подъ вымпеломъ съ 14 мая по 12 сентября. Въ теченіе этого времени она ходила три раза для осмотра бѣломорскихъ маяковъ; а потомъ въ кемскія шхеры для изслѣдованія и промѣра сѣверо-восточнаго прохода къ устью рѣки Кемь. На зимовку же отправилась въ повракульскую гавань.

Изъ гребныхъ судовъ были вооружены два катера: одинъ разъѣздной и одинъ для капитана надъ портомъ.

АРАЛЬСКАЯ ФЛОТИЛІЯ.

Дѣятельность аральской флотиліи заключалась: въ снабженіи фортовъ сыръ-дарьинской линіи, артиллеріею, снарядами, порохомъ, провіантомъ и другими принадлежностями; въ перевозкѣ войскъ съ ихъ семействами и тяжестями по рѣкѣ Сыръ-Дарьѣ, и въ развозкѣ саксаула, замѣняющаго на судахъ топливо, для усиленія имѣвшихся для флотиліи складовъ.

Для выполненія этихъ назначеній, были вооружены всѣ суда флотиліи, т. е. три парохода: «Аралъ», «Перовскій» и «Сыръ-

www.starieknigi.info

Дарья», паровой баркасъ «Обручевъ», *двѣ* баржи, подымающія по 3½ тысячи пудовъ, и *одна* баржа, подымающая до 2000 пудовъ.

Кромѣ того, была вооружена еще одна большая баржа; но она постоянно находится въ распоряженіи коменданта форта «Перовскій», и дается флотиліи только для экстренныхъ перевозокъ.

Не смотря на такой небольшой составъ флотиліи, дѣятельность ея въ эту навигацію, благодаря продолжительности полноводья, продолжалась долѣе обыкновеннаго.

Вмѣсто груза въ 71 000 пудовъ, назначеннаго программою для доставки въ разныя мѣста сыръ-дарьинской линіи, въ теченіе лѣта, на судахъ флотиліи перевезено, не считая разныхъ мелочныхъ тяжестей до 170 000 пудовъ.

Причина такого успѣха главнымъ образомъ несомнѣнно должна быть приписана необыкновенно высокой и продолжительной водѣ въ рѣкѣ, которая въ нынѣшнемъ году, вмѣсто обычныхъ 2½ мѣсяцевъ, сохранила полноводіе до 4½ мѣсяцевъ; однако, было бы несправедливо неотнести достигнутыхъ результатовъ къ распорядительности и усердію какъ самого начальника флотиліи, такъ и всѣхъ офицеровъ, находившихся въ его распоряженіи.

ЧЕРНОМОРСКАЯ ФЛОТИЛІЯ.

Въ зимнее время, дѣятельность черноморской флотиліи ограничивалась содержаніемъ двухъ отрядовъ для крейсерства у восточныхъ береговъ Чернаго моря, брантвахтеннаго поста въ Севастополѣ и одного парохода при нашей миссіи въ Константинополѣ.

Для крейсерства находились: на сухумской станціи—винтовый корветъ «Ястребъ» и винтовыя шкуны: «Бомборы» и «Туабсе»; а на константиновской станціи—корветъ «Волкъ» и шкуны: «Анапа», «Псезуапе», «Салгиръ» и «Эльборусъ».

Брантвахтенный постъ въ Севастополѣ занимала парусная шкуна «Опытъ»; а въ распоряженіи нашего посольства въ Константинополѣ состоялъ пароходъ «Тамань».

Съ наступленіемъ весны, т. е. въ началѣ марта мѣсяца, дѣятельность флотиліи значительно увеличилась; всѣ суда стали

www.starieknigi.info

вооружаться и выходили на рейдъ по мѣрѣ ихъ готовности. Въ теченіи навигаціи черноморская флотилія выполнила слѣдующія назначенія: имѣла практическое плаваніе, продолжала обычное крейсерство у восточнаго берега Чернаго моря; содержала у того же берега особый отрядъ для десантной экспедиціи и другой для перевозки горцевъ, переселявшихся съ Кавказа въ турецкіе порты; выполняла всѣ надобности портовъ; перевозила сухопутныя войска; исполняла лоцмейстерскую обязанность и производила гидрографическія работы; занимала брантвахтенные и маячные посты, и имѣла два судна въ заграничномъ плаваніи.

Въ практическомъ плаваніи находился одинъ парусный учебный артиллерійскій корветъ «Буйволъ», который и ходилъ для практической стрѣльбы съ учебною артиллерійскою командою къ с. Парутину.

Для крейсерства у восточнаго берега находились посмѣнно въ распоряженіи начальниковъ сухумской и константиновской станцій: корветы: «Вепрь», «Волкъ», «Кречетъ», «Рысь», «Соколъ», «Ястребъ»; шкуны: «Анапа», «Бомборы», «Донъ», «Келасуры», «Новороссійскъ», «Пицунда», «Псезуапе», «Редутъ-Кале», «Салгиръ», «Соукъ-су», «Туабсе», «Эльборусъ». Изъ нихъ корветъ «Кречетъ» доставилъ въ маѣ мѣсяцѣ изъ Сухума въ Одессу курьера, слѣдовавшаго къ Государю Императору, а въ августѣ, по приказанію кутаисскаго генералъ-губернатора, былъ посланъ изъ Сухума въ Поти, въ распоряженіе начальника главнаго штаба кавказской арміи, генералъ-адъютанта Карцова, котораго и отвезъ въ Константинополь; шкуна «Пицунда» въ іюлѣ мѣсяцѣ доставила въ Одессу курьера отъ Его Высочества главнокомандующаго кавказскою арміею къ Государю Императору; а шкуна «Соукъ-су», также въ іюлѣ мѣсяцѣ, ходила изъ Сухума въ Одессу за саперными инструментомъ, принадлежащимъ кавказскому вѣдомству.

Отрядъ для десантной экспедиціи у восточнаго берега Чернаго моря, подъ флагомъ контръ-адмирала Дюгамеля, состоялъ изъ слѣдующихъ судовъ: яхты «Тигръ», корветовъ: «Вепрь», «Волкъ», «Кречетъ», «Соколъ», «Ястребъ»; шкунъ: «Бомборы», «Донъ», «Пицунда», «Редутъ-Кале», «Соукъ-су», «Эльборусъ»; транспортовъ: винтоваго «Воинъ» и парусныхъ: «Днѣстръ», «Дунай» и «Килія».

www.starieknigi.info

Суда эти начали перевозку войскъ дѣйствующаго десантнаго отряда 6 апрѣля, доставленіемъ изъ Сухума въ Гагры двухъ стрѣлковыхъ баталіоновъ передовой колонны. За тѣмъ, 9 числа, началась перевозка войскъ изъ Поти въ Сухумъ, по мѣрѣ прихода ихъ эшелонами въ Поти и по мѣрѣ доставленій войсковыхъ тяжестей. 28 числа, десантъ, сосредоточенный въ Сухумѣ, былъ посаженъ на суда отряда и перевезенъ въ Адлеръ (бывшее укрѣпленіе Св. Духа), гдѣ 29 апрѣля утромъ и произведена высадка гребными судами и понтонными; при этомъ, спокойное состояніе моря и значительное число гребныхъ судовъ дали возможность высадить на берегъ одновременно до 2 т. человѣкъ менѣе чѣмъ въ 3 часа времени. Къ вечеру того же 29 апрѣля была окончена и перевозка тяжестей дѣйствующаго отряда; послѣ чего корветы: «Вепрь», «Волкъ», «Кречетъ», и шкуны: «Пицунда» и «Редутъ-Кале», получили другое назначеніе, а остальныя суда отряда занимались еще нѣкоторое время перевозкою изъ Сухума и Новороссійска къ дѣйствующему отряду провіанта и фуража.

Отрядъ для перевозки горцевъ, переселявшихся съ Кавказа въ турецкіе порты, состоялъ изъ корветовъ: «Рысь» и «Ястребъ», шхуны: «Бомборы», винтоваго транспорта «Воинъ» и парусnаго транспорта «Днѣстръ». На этихъ судахъ изъ разныхъ мѣстъ Кавказа было перевезено въ Кюстенджи 5711 человѣкъ горцевъ обоего пола; а именно: на корветѣ «Рысь»—350 человѣкъ, на корветѣ «Ястребъ»—въ первый рейсъ 639 и во второй 460 человѣкъ; на шкунѣ «Бомборы»—866 человѣкъ, на транспортѣ «Воинъ»—въ первый рейсъ 1501 и во второй 1045 человѣкъ, и на транспортѣ «Днѣстръ»—850 человѣкъ.

По доставленіи въ Кюстенджи горцевъ, транспортъ «Днѣстръ» былъ обращенъ на доставленіе изъ Сухума въ Адлеръ груза сухопутнаго вѣдомства. 19 іюня транспортъ прибылъ въ Адлеръ и, бросивъ якорь на 55 футахъ глубины, приступилъ къ выгрузкѣ; но съ 20 по 23 число терпѣлъ крушеніе. Причемъ получилъ поврежденія по корпусу, рангоуту и въ гребныхъ судахъ, а также потерю разныхъ вещей, всего на сумму до 2320 рублей, и сверхъ того, подмочено провизіи на 11 рублей. Объ этомъ случаѣ производится слѣдствіе особою коммисіею, назначенною распоряженіемъ черноморскаго начальства.

Портовыя надобности выполнялись: яхтою «Тигръ», корве-

www.starieknigi.info

тами: «Волкъ», и «Рысь», шкуною «Анапа», пароходами: «Алушта», «Инкерманъ», «Казбекъ», «Прутъ», «Сулинъ» и «Турокъ», и транспортами: «Днѣстръ», «Дунай» и «Килія». Всѣ эти суда, въ свободное отъ другихъ назначеній время, употреблялись для доставленія казенныхъ грузовъ и тяжестей въ порты Чернаго и Азовскаго морей, буксировали баржи съ разнымъ грузомъ, а также—казенныя и частныя суда и ходили въ разныя мѣста съ главнымъ командиромъ николаевскаго порта и другими начальствующими лицами. Кромѣ того, яхта «Тигръ» служила для переѣздовъ въ порты Чернаго моря Ихъ Императорскихъ Высочествъ Намѣстника Кавказскаго и Великой Княгини Ольги Ѳеодоровны съ Ихъ свитою; а пароходъ «Прутъ», во время пребыванія Ихъ Императорскихъ Высочествъ на южномъ берегу Крыма, въ Оріандѣ, перевозилъ свиту Намѣстника Кавказскаго изъ Керчи въ Ялту и обратно.

Въ августѣ мѣсяцѣ, по отношенію командующаго войсками одесскаго военнаго округа, корветъ «Рысь», пароходы: «Инкерманъ», «Сулинъ» и «Турокъ», и парусный транспортъ «Килія», были назначены для перевозки изъ Херсони: штаба 13 пѣхотной дивизіи въ Севастополь и 13 стрѣлковаго баталіона въ Ѳеодосію. Пароходы: «Инкерманъ» и «Сулинъ» подвозили эти войска, со всѣми принадлежащими имъ тяжестями, отъ Херсони до Очакова; а корветъ «Рысь» и пароходъ «Турокъ», имѣя на буксирѣ транспортъ «Килія», доставляли ихъ уже къ мѣстамъ назначенія. Всего перевезено: въ Севастополь—6 офицеровъ и 21 нижнихъ чиновъ, а въ Ѳеодосію—29 офицеровъ и 910 нижнихъ чиновъ.

Кромѣ того, шкуна «Анапа» и пароходъ «Прутъ» перевозили изъ Николаева и Севастополя въ Одессу штрафованныхъ нижнихъ чиновъ, переведенныхъ изъ сухопутныхъ войскъ въ рабочія бригады для устройства желѣзныхъ дорогъ въ новороссійскомъ краѣ.

Для лоціи и гидрографическихъ работъ употреблялись: въ Азовскомъ морѣ транспортъ «Рени» и, посмѣнно, пароходы: «Инкерманъ» и «Прутъ»; а въ рѣкѣ Бугъ и по днѣпровскому лиману—тендера: «Бугъ» и «Березань».

Брантвахтами находились: въ Севастополѣ—шкуна «Опытъ», въ Очаковѣ—яхта «Аю-дагъ» и въ Ениколѣ—транспортъ «Пор-

www.starieknigi.info

тица». Плавучіе маяки: Кинбурнскій, Бѣглецкой косы и Песчаныхъ острововъ, занимали свои посты. Въ заграничномъ плаваніи находились: пароходъ «Тамань»—при миссіи нашей въ Константинополѣ, и пароходъ «Алушта»—въ Галацѣ,- при коммисарѣ европейско-дунайской коммисіи. Послѣдній изъ этихъ пароходовъ возвратился въ Николаевъ 1 ноября; а пароходъ «Тамань» остался при миссіи.

Мелкія портовыя суда, какъ то: боты, баржи, грузовыя лодки, винтовые и гребные катера, шлюпки и спасительные барказы употреблялись по надобностямъ портовъ.

КАСПІЙСКАЯ ФЛОТИЛІЯ.

Цѣль плаванія судовъ каспійской флотиліи, подобно прежнимъ годамъ, заключалась: въ снабженіи станцій продовольствіемъ и разными другими матеріалами; въ промѣрѣ и описи Каспійскаго моря; въ крейсерствѣ для защиты отъ туркменскихъ хищниковъ и въ исполненіи нѣкоторыхъ другихъ потребностей.

Согласно такого назначенія, суда вооружались и выходили на рейдъ въ разное время; общее же распредѣленіе ихъ дѣятельности было слѣдующее:

Пароходы: «Дербентъ» и «Кура», винтовая шкуна «Персіянинъ» и морская баржа «Нырокъ» находились въ составѣ отряда описной экспедиціи. Суда эти, начавъ кампанію съ 1 января, занимались гидрографическими работами въ разныхъ мѣстахъ Каспійскаго моря.

Кромѣ того, пароходъ «Дербентъ» ходилъ въ Персію за посланнымъ Его Императорскаго Высочества Намѣстника Кавказскаго, котораго и доставилъ въ Баку 21 января; а пароходъ «Кура», въ іюлѣ и августѣ, былъ занятъ доставкою дровъ и прочихъ матеріаловъ на Чеченскій и Тюбъ-караганскій маяки.

Шкуна же «Персіянинъ», въ іюнѣ мѣсяцѣ, прибыла въ Астрахань, гдѣ и вошла въ гавань для исправленій.

Винтовыя шкуны: «Бухарецъ» и «Курдъ», винтовая лодка «Тюлень», паровые барказы: «Проворный» и «Скорый», и морскія баржи: «Бакланъ» и «Чайка», состояли въ распоряженіи начальника астрабадской станціи. Суда эти, начавъ кампа-

www.starieknigi.info

нію также съ 1 января, имѣли плаваніе въ предѣлахъ станціи и въ Баку. Въ теченіи лѣта, баржи употреблялись исключительно для доставленія въ Астрабадъ изъ Астрахани кораблестроительныхъ и другихъ матеріаловъ и грузовъ.

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ шкуна «Бухарецъ» перешла къ бакинской станціи, а баржа «Чайка» возвратилась въ Астрахань и, не разоружаясь, прекратила кампанію.

Состоявшая при бакинской станціи, парусная шкуна «Муха» въ январѣ ходила въ Апшеронскій проливъ съ морскою провизіею для маяка; въ февралѣ доставила въ Баку казенный грузъ изъ Ленкорани, и за тѣмъ все время занимала въ Баку брандвахтенный постъ.

Суда, зимовавшія въ Астрахани, выходили на рейдъ также разновременно, начиная съ 19 марта, и, по распоряженіямъ начальства, употреблялись для слѣдующихъ цѣлей:

Винтовая шкуна «Хивинецъ», по вооруженіи, поступила въ составъ описной экспедиціи.

Пароходы: «Астара», «Бурлакъ», «Тарки» и «Уралъ», состояли въ Астрахани для надобностей порта, занимались буксированіемъ разныхъ судовъ, баржъ и грузовъ, и посылались въ разныя мѣста съ начальствующими лицами. Кромѣ того, пароходъ Тарки, съ половины іюля до исхода августа, былъ занятъ поднятіемъ, затонувшаго близъ острова Чеченя, артилерійскаго груза, принадлежащаго кавказскому вѣдомству; а пароходъ «Уралъ», около двухъ мѣсяцевъ, состоялъ въ отрядѣ начальника описной экспедиціи, и ходилъ въ море съ коммисіею рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ.

Паровые барказы: «Быстрый» и «Легкій» содержали сообщеніе между астраханскимъ портомъ и судами, стоявшими на Ямномъ рейдѣ и на розсыпяхъ. Изъ нихъ барказъ «Легкій» занимался также буксировкою судовъ и, временно, былъ назначенъ для гидрографическихъ работъ при описной экспедиціи.

Парусный транспортъ «Астрабадъ» занимался перевозкою изъ Астрахани въ Баку разныхъ кораблестроительныхъ и другихъ матеріаловъ и грузовъ.

Морскія баржи: «Гагара», «Мартышка» и «Цапля» дѣлали рейсы изъ Астрахани въ Астрабадъ и Баку съ кораблестроительнымъ, коммисаріатскимъ и артиллерійскимъ грузомъ. За

www.starieknigi.info

тѣмъ, въ сентябрѣ мѣсяцѣ, баржа «Цапля» поступила въ отрядъ судовъ астрабадской станціи.

Брантвахтенное судно, начавъ кампанію 31-го марта, занимало военный постъ брантвахты на Ямномъ рейдѣ.

Плавучій маякъ занималъ свой постъ у Чистаго банка.

Шесть догрузныхъ баржъ перевозили разные грузы отъ Астрахани на Ямный рейдъ.

На имѣющемся при Астраханскомъ портѣ *плавучемъ докѣ*, въ теченіи навигаціи были подняты для осмотра и исправленій: пароходы: «Бурлакъ» и «Тарки», шкуны: «Персіянинъ» и «Хивинецъ», и баржи: «Мартышка» и «Цапля»; а изъ судовъ, принадлежащихъ разнымъ частнымъ обществамъ, 12 пароходовъ, 3 шкуны и 2 парусныхъ судна.

Въ навигацію 1864 года, суда каспійской флотиліи для перевозки сухопутныхъ войскъ не употреблялись, хотя въ сентябрѣ предполагалось перевезти изъ г. Петровска въ Астрахань отставныхъ нижнихъ чиновъ кавказской арміи, для чего и были назначены пароходы «Астрабадъ» и «Уралъ»; но такъ какъ предположеніе это не состоялось, то суда были возвращены къ своимъ занятіямъ.

СИБИРСКАЯ ФЛОТИЛІЯ.

Передъ Николаевскомъ, рѣка Амуръ вскрылась отъ льда 8-го мая, и за тѣмъ, навигація продолжалась по 24-е октября.

Бывшія въ кампаніи суда имѣли слѣдующія назначенія:

Колесный пароходъ-корветъ «Америка», винтовые транспорты: «Манджуръ» и «Японецъ», винтовая шкуна «Сахалинъ», винтовая лодка «Моржъ», парусныя шкуны: «Востокъ» и «Пурга» и ботъ «Куэгда», употреблялись для надобностей портовъ Восточнаго океана. Суда эти имѣли плаваніе съ начальствующими лицами, занимались буксировкою судовъ, доставляли разные грузы, пассажировъ и переселенцевъ съ ихъ семействами и тяжестями въ наши гавани и южные порты, содержали сообщеніе съ эскадрою Тихаго океана и ходили съ почтою въ Хакодате и другія мѣста. Независимо отъ этихъ назначеній, лодка «Моржъ» занималась изслѣдованіемъ сѣвернаго прохода изъ лимана въ Охотское море и постановкою по фарватеру

www.starieknigi.info

вѣхъ и знаковъ; а шкуна «Пурга» назначена къ постоянной службѣ въ Петропавловскѣ, для перевозки въ Нижне-камчатскъ провіанта, а оттуда въ Петропавловскъ лѣса, потребнаго для постройки казенныхъ зданій.

Рѣчные пароходы: «Амуръ», «Константинъ», «Лена», «Сунгача», «Усури» и «Шилка», и три желѣзныя баржи употреблялись для доставленія почты, пассажировъ и грузовъ по рѣкѣ Амуру отъ Благовѣщенска до Николаевска; а пароходы: «Генералъ-Корсаковъ», «Зея», «Ингода», Ононъ, «Чита» и двѣ желѣзныя баржи ходили съ тою же цѣлію отъ Благовѣщенска вверхъ по рѣкѣ Амуру.

Лоцъ-судно шкуна «Фарватеръ» производила гидрографическія работы въ лиманѣ рѣки Амура и употреблялась для доставленія провизіи на маяки.

Пароходъ «Буксиръ» находился при постройкѣ укрѣпленій на устьѣ р. Амура; а пароходы: «Польза» и «Успѣхъ» состояли въ распоряженіи николаевскаго порта, для выполненія разныхъ портовыхъ надобностей. Изъ двухъ послѣднихъ пароходовъ, «Польза» также находился въ распоряженіи завѣдывающаго постройкою укрѣпленій на устьѣ р. Амура съ 4-го іюля по 17 августа; а «Успѣхъ», въ исходѣ мая, ходилъ въ селеніе Долэ за крестьянскими семействами, предназначенными къ переселенію въ гавань Св. Ольги, и посылался за овсомъ въ Благовѣщенскъ и съ провіантомъ въ Хабаровку, Софійскъ и станицу Казакевича.

Паровые катера: «Механикъ» и «Надежда» состояли: первый въ распоряженіи командира линѣйнаго № 3-го баталіона; а второй въ распоряженіи софійскаго земскаго исправника.

Маяки: *Дуйскій*, *Клостеръ-Кампскій*, *Константиновскій* и *Петропавловскій* занимали свои посты.

Для внутреннихъ потребностей николаевскаго порта употреблялись: паровые барказы: «Пальво» и «Чныррахъ», катера: командира порта, начальника штаба и капитана надъ портомъ, разъѣздный вельботъ, всѣ наличные портовыя баржи и флашкоуты и землечерпательная машина.

www.stanieknigi.info

Перечень судовъ, находившихся въ компаніи 1864 года.

Ранги.	Въ Балтикѣ.	Въ Бѣломъ морѣ.	Въ Каспійскомъ морѣ.	Въ Черномъ морѣ.	У восточныхъ береговъ Сибири.	Въ Аральскомъ морѣ.	Въ томъ числѣ въ заграничномъ плаваніи были въ теченіи года.
Корабли	Императоръ Николай I.	—	—	—	—	—	—
Фрегаты	Александръ Невскій. Дмитрій Донской. Олегъ. Ослябя. Пересвѣтъ. Свѣтлана. Громобой. Севастополь.	—	—	—	—	—	Александръ Невскій. Дмитрій Донской. Олегъ. Ослябя. Пересвѣтъ. Свѣтлана.
Брон. Блиндиров. батареи	Первенецъ Петровъ-жена.	—	—	—	—	—	—
Корветы	Аскольдъ. Баянъ. Варягъ. Витязь. Богатырь. Калевала. Рында.	—	—	Ястребъ. Кречетъ. Соколъ. Волкъ. Вепрь. Рысь. Учеб. суд. Буйволъ.	Парох. кор. Америка.	—	Парох. корв. Америка. Варягъ. Витязь. Богатырь. Калевала. Рында.
Клиперы	Алмазъ. Всадникъ. Абрекъ. Гайдамакъ. Жемчугъ. Яхонтъ. Изумрудъ.	—	—	—	—	—	Алмазъ. Абрекъ. Гайдамакъ. Яхонтъ. Изумрудъ.
Броненосныя башенныя лодки.	Вѣдунъ. Единорогъ. Колдунъ. Лава. Броненосецъ. Латникъ. Перунъ. Стрѣлецъ. Смерчъ. Ураганъ. Тифонъ.	—	—	—	—	—	—

Ранги.	Въ Балтикѣ.	Въ Бѣломъ морѣ.	Въ Каспійскомъ морѣ.	Въ Черномъ морѣ.	У восточныхъ береговъ Сибири.	Въ Аральскомъ морѣ.	Въ томъ числѣ въ заграничномъ плаваніи были въ теченіи года.
Пароходо-фрегаты.	Рюрикъ. Олафъ Храбрый. Сивучъ. Владиміръ. Соломбала.	—	—	—	—	—	—
Яхты.	*Паровыя* Штандартъ. Александрія. Стрѣлка. *Парусныя* Волна. Королева-Викторія. Костя. Забава. Никса.	—	—	Тигръ. *Парусная* Ак-дагъ.	—	—	Штандартъ. *Парусныя:* Забава. Никса.
Шхуны.	*В* Баканъ. Вѣха. Компасъ. Сенстакъ.	*т о* Полярная звѣзда.	*т о* Бухарецъ. Курдъ. Персіянинъ Хивинецъ. *Парусная* Муза.	*в ы* Туапсе. Соук-су	*я.* Алеуты(*). Сахалинъ. *Парусныя* Востокъ. Пурга. Фарватеръ.	—	Сахалинъ. *Парусная* Востокъ. Пурга. Фарватеръ.
Тендера.	—	—	—	Бугъ. Березань.	—	—	—
Транспорт.	*Винтовые* Артельщикъ. Красная горка.	—	*Парусные* Астрабадъ.	*В ы н* Анапа. Вожъ. Бомборы. Пицунда. Эльборусъ. Радутское. Псезуапе. Донъ. Салгиръ. Новороссійскъ. Келасуры.	*т о* Японецъ. Манджуръ.	*в ы*	*я.* Манджуръ. Японецъ. *Парусный* Гилякъ.

(*) Шхуна Алеутъ находится еще въ Балтикѣ.

www.starieknigi.info

Ранги.	Въ Балтикѣ.	Въ Бѣломъ морѣ.	Въ Каспійскомъ морѣ.	Въ Черномъ морѣ.	У восточныхъ береговъ Сибири.	Въ Аральскомъ морѣ.	Въ томъ числѣ въ заграничномъ плаваніи были въ теченіи года.
				Парусныя Опытъ. Дунай. Днѣстръ.			
Транспорты.	*Паруса* Гилякъ.	*Паруса*	*Паруса*	*Паруса.* Килія. Портица. Ренни.	—	—	—
Морскія баржи.	—	—	Чайка. Мартышка. Бакланъ. Гагара. Нырокъ. Цапля.	—	—	3 баржи, неимѣющія особыхъ названій.	—
Малые пароходы.	Ижора. Курьеръ. Петербургъ. Колдунчикъ. Лоцманъ. Ильмень. Славянка. Ястребъ. Фонтанка. Вѣстовой. Разсыльный. Нева. Аракс. Онега. Ладога. Механикъ. Суоми. Висла. Бутъ. Наревъ. В. Кн. Владиміръ. — — Алексій	—	Дербентъ. Тарки. Кура. Уралъ. Астара. Бурлакъ.	Турокъ. Инкерманъ. Сулинъ. Казбекъ. Прутъ. Тамань. Алушта.	Константинъ. Амуръ. Генералъ-Корсаковъ. Лена. Шилка. Зея. Чита. Ононъ. Ингода. Сунгача. Усури. Буксиръ. Успѣхъ. Польза. Телеграфъ. Гонецъ. Часовой. Сторожъ.	Аралъ. Перовскій. СыръДарья	Тамань. Алушта.
Винтовыя лодки.	Шлемъ. Панцырь. Чайка. Лѣшій. Взрывъ. Зыбь. Туманъ. Трескъ. Хватъ.	—	Тюлень.	—	Моржъ. Горностай. Соболь. Объ эти лодки находятся еще въ Балтикѣ	—	Моржъ.

www.starieknigi.info

III. ЗАНЯТІЯ ДЕПАРТАМЕНТА.

1) Личный составъ.

Къ 1-му января 1865 года составъ департамента былъ слѣдующій:

Директоръ		1	Писарей		21
Вице-директоръ . . .		1	Курьеровъ		10
Дѣлопроизводителей . .		4	Переплетчикъ . . .		1
Помощниковъ:	старшихъ .	4	Печатниковъ		4
	младшихъ .	5	Сторожей		1
Адъютантовъ		3	Вольнонаемныхъ:	писцовъ .	17
Оберъ-аудиторъ . . .		1		курьеровъ .	2
Чиновниковъ для усиленія средствъ		3		печатникъ .	1
				сторожей .	5
		22			62

Перемѣны въ личномъ составѣ департамента, въ теченіи 1864 года, были слѣдующія:

1) Число чиновниковъ сократилось на одного человѣка за отчисленіемъ отъ департамента одного изъ чиновъ на усиленіе средствъ, который назначенъ состоять при г. управляющемъ министерствомъ.

Между нижними чинами были слѣдующія перемѣны: умерли: одинъ писарь и одинъ сторожъ; переведены въ команды: одинъ писарь и одинъ сторожъ; уволены въ отставку два печатника и приняты въ департаментъ по вольному найму семь писцовъ, два сторожа и одинъ печатникъ.

За всѣми сими перемѣнами личный составъ департамента увеличился противъ 1863 года на пять человѣкъ вольнонаемныхъ писцовъ; вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, составъ департамента, исключая вольнонаемныхъ, значительно сократился и числящихся въ государственной службѣ въ департаментѣ состоитъ нынѣ всего 59 человѣкъ, слѣдовательно, противъ 1860 года менѣе на 28 человѣкъ, противъ 1861 года менѣе на 23 человѣка, противъ 1862 года менѣе на 10 человѣкъ и сравнительно съ 1863 годомъ менѣе на 6 человѣкъ.

www.starieknigi.info

2) Денежныя средства.

По смѣтѣ административныхъ учрежденій, на содержаніе департамента въ 1864 году ассигновано было:

Чинамъ департамента жалованья, столовыхъ и квартирныхъ	43 900 р.
На усиленіе средствъ	3600 —
— наемъ писцовъ	8000 —
— — курьеровъ и курьерскихъ лошадей .	7000 —
— — сторожей, ремонтъ мебели, освѣщеніе и проч.	1000 —
— канцелярскіе расходы	4000 —
Всего . . .	67 500 р.

Изъ этой суммы, на вознагражденіе за трудъ должностныхъ лицъ идетъ 59 000 р.; остальные 8500 р. расходуются на вспомогательныя средства, какъ-то: канцелярскіе припасы, наемъ курьерскихъ лошадей, ремонтъ мебели, освѣщеніе и мелочные расходы.

3) Дѣлопроизводство.

Мѣры призрѣнія.

Назначеніе пенсій.

На основаніи общихъ постановленій, за безпорочную выслугу положенныхъ сроковъ, назначено пенсій изъ государственнаго казначейства 160 отставнымъ офицерамъ, гражданскимъ чиновникамъ и семействамъ умершихъ . . 43 854 р. 32 к.

2-мъ вдовамъ нижнихъ чиновъ . . . 30 — 48½ —

По особой Монаршей милости 7-ми лицамъ внѣ правилъ . . . . . 8600 — » —

Сверхъ сего, разрѣшено производить: 7-ми лицамъ ежегодное негласное пособіе въ размѣрѣ . . . . . 1040 — » —

Съ разрѣшенія комитета министровъ назначено пенсій, по неизлечимымъ болѣзнямъ и по другимъ случаямъ, 15 лицамъ . . . . . 2081 — 66 —

Взамѣнъ пенсіи ежегодное пособіе женѣ пропавшаго безъ вѣсти подпоручика 122 — 50 —

www.starieknigi.info

Въ единовременное пособіе женѣ пропавшаго безъ вѣсти прапорщика . . .	320 р.	»	к.
За выслугу въ медицинскомъ званіи, и въ Восточной Сибири пенсій состоящимъ на службѣ 5 лицамъ на	1814 —	2	—
Назначено единовременныхъ пособій за службу умершихъ:			
Гражданскихъ чиновниковъ 6 семействамъ	2000 —	»	—
Нижнихъ чиновъ 2 вдовамъ . . .	29 —	83	—
Независимо отъ этого, на основаніи положенія объ эмеритальной кассѣ 123 офицерамъ, гражданскимъ чиновникамъ и семействамъ умершихъ назначено пенсій изъ этой кассы	9078 —	28	—
Семейству лишеннаго всѣхъ правъ состоянія лейтенанта	39 —	37	—
Взамѣнъ пенсіи ежегодное пособіе женѣ пропавшаго безъ вѣсти подпоручика	24 —	50	—
Единовременныхъ пособій изъ эмеритальной же кассы:			
1-му уволенному отъ службы чиновнику и 9 семействамъ	874 —	54	—
Семейству разжалованнаго изъ подпоручиковъ въ матросы	73 —	50	—

Выдача единовременныхъ пособій.

1) Изъ государственнаго казначейства.

На основаніи предоставленнаго права при каждомъ всеподданнѣйшемъ докладѣ представлять къ пособію на 250 руб., изъ вносимой въ смѣту морскаго министерства суммы 24 т. руб. представлено было 366 (*) лицъ къ . . . . . 23 994 р. 44 к.

По особымъ всеподданнѣйшимъ докладамъ:			
26 лицамъ по разнымъ случаямъ . .	19 800 —	»	—

(*) Въ томъ числѣ 41 лицу, произведеннымъ изъ нижнихъ чиновъ, на обмундировку по 28 р. 60 коп., на сумму 1172 руб. 60 коп.

www.starieknigi.info

2) Изъ комнатныхъ Его Величества суммъ 290 лицамъ . . . . . 2499 р. 22½ к.

3) Изъ суммъ морскаго вѣдомства:

а) Изъ 67 т., ежегодно ассигнуемыхъ на предметъ пособій по благоусмотрѣнію адмиралтействъ-совѣта 424, (*) лицамъ . 57 449 — 61 —

б) Изъ 10 т. ассигн. (2857 р. с.) 55 лицамъ . . . . . 1158 — 60 —

Съ 1-го января 1864 года по январь 1865 года всѣхъ прошеній поступило 2082.

Въ этомъ числѣ поступило:

Отъ состоящихъ на службѣ лицъ изъ дворянъ .	242	прош.
— состоящихъ на службѣ лицъ не изъ дворянъ	91	—
— зачисленныхъ по резервному флоту . .	46	—
— отставныхъ офицеровъ и ихъ семействъ .	417	—
— отставныхъ нижнихъ чиновъ и ихъ семействъ	147	—
— вдовъ и сиротъ офицеровъ	856	—
— — — — нижняго званія	283	—

Цифры эти показываютъ какъ и въ предшествовавшіе годы, что ровно половину числа просителей составляютъ вдовы и сироты и болѣе чѣмъ ½ часть собственно вдовы офицеровъ.

Раздѣляя просителей по мѣстамъ ихъ пребыванія, видно, что изъ всего числа ихъ находилось на жительствѣ:

Въ С.-Петербургѣ.	1253
— Кронштадтѣ	258
— Ревелѣ	42
— прочихъ балтійскихъ портахъ .	23
— Николаевѣ.	244
— Севастополѣ	74
— Архангельскѣ	58
— Астрахани.	27
— Николаевскѣ на Амурѣ. . .	7
Во внутреннихъ губерніяхъ . .	94
За границею	2

Изъ этого видно, что большая часть просителей были въ С.-Петербургѣ и Кронштадтѣ; потомъ слѣдуетъ въ постепен-

(*) Въ томъ числѣ 105 лицамъ, собственно на погребеніе родственниковъ штабъ и оберъ-офицеровъ и гражданскихъ чиновниковъ на сумму 10 233 руб.

www.starieknigi.info

номъ порядкѣ Николаевъ и затѣмъ остальная, незначительная часть разбросана по всей Россіи.

Изъ всего числа прошеній ихъ поступило:

— коммисіи прошеній	101
— конторы двора Его Высочества	163
На имя г. управляющаго министерствомъ	928
Въ адмиралтействъ-совѣтъ	67
— департаментъ	823

— числѣ переданныхъ отъ статсъ-секретаря у принятія прошеній были:

Переданы по Высочайшему повелѣнію . . . . 4 прош.

Остальныя за тѣмъ переданы по принадлежности.

Изъ числа 2082 просителей:

Просило въ 1 разъ	988
— — 2 —	535
— — 3 —	353
— — 4 —	108
— — 5 —	37
— — 6 —	21
— — 7 —	5
— — 8 —	13
— — 9 —	11
— —10 —	11

Въ томъ числѣ 49 лицъ коимъ предоставлено право на ежегодное пособіе. При этомъ замѣчено, какъ и въ послѣдніе три года, что между двумя послѣдовательными прошеніями большей части числа лицъ, просившихъ пособія во 2 и болѣе разъ, всегда тотъ же двухгодичный промежутокъ времени, и даже у многихъ единственный доводъ въ просьбѣ состоитъ въ увѣреніи, что просящій уже два года не получалъ пособія.

Къ поступившимъ въ продолженіе 1864 года . . .	2082
Оставалось отъ 1863 года неразрѣшенныхъ . . .	458
Всего . .	2540
Состоялось рѣшеній на	1785

www.starieknigi.info

Изъ числа рѣшеній было на представленіе къ пособію	1591
На отказъ по производствѣ	193
На отказъ по дурной аттестаціи въ алфавитѣ .	1 (*)
	1785
На отказъ безъ производства.	411 (**)
Всего разрѣшено .	2196

За тѣмъ на 1865 годъ остается неразрѣшенныхъ. 344 прош.

Подъ словомъ неразрѣшенныхъ разумѣются прошенія, на которыя за поступленіемъ ихъ въ послѣднихъ числахъ декабря, не успѣли состояться до новаго года резолюціи, а равно и такія изъ поступившихъ ранѣе, по которымъ за отдаленностію мѣста жительства просителя или другимъ причинамъ, независящимъ отъ департамента, длится переписка. Если въ 1864 году цифра неразрѣшенныхъ прошеній велика, то это потому, что какъ и въ 1863 году еще за два мѣсяца до наступленія новаго года было приказано г. управляющимъ министерствомъ не представлять прошеній въ адмиралтействъ-совѣтъ ранѣе января мѣсяца, такъ какъ капиталъ 67 000 былъ уже въ то время израсходованъ.

Продолжительность времени производства прошеній собственно въ департаментѣ, т. е. считая со дня вступленія прошеній въ алфавитъ, по день состоянія по нимъ резолюцій о внесеніи въ адмиралтействъ-совѣтъ на 67 000 или обращеніи на другіе источники, была слѣдующая:

2 года 2 мѣсяца.	1 прош.
2 — » —	1 —
1 годъ 3½ —	4 —
1 — » —	3 —
Отъ 8½ до 10½ мѣсяцевъ	14 —
— 6 — 8½ —	103 —
— 5 — 6 —	149 —
— 4 — 5 —	299 —

(*) Подъ этими словами разумѣются отказы такимъ просителямъ нижняго званія, которые уличены въ недобросовѣстныхъ дѣйствіяхъ относительно департамента.

(**) Эти отказы составляютъ самую полезную сторону алфавита, заведеннаго для учета просителей. Это такого рода отказы, которые, на основаніи обстоятельствъ или существующихъ правилъ, неминуемо должны были послѣдовать и по производствѣ прошеній, а между тѣмъ они дѣлаются, не вынося прошеній изъ пріемной комнаты и необремѣняя ими дѣлопроизводителя.

www.starieknigi.info

Отъ	3	до	4	мѣсяцевъ	360 прош.
—	2	—	3	—	225 —
—	1	—	2	—	235 —
—	10 дней	до	1	мѣсяца	802 (*)
				Всего . .	2196 прош.

Цифры эти показываютъ, что для производства прошеній собственно въ департаментѣ, половина всѣхъ разрѣшенныхъ прошеній за 1864 годъ требовала отъ 10 дней до 2 мѣсяцевъ, третья часть отъ 2 до 5 мѣсяцевъ и за тѣмъ незначительное число прошеній требовало болѣе продолжительнаго времени. Это самая большая скорость, которой возможно было достигнуть въ 1864 году при этомъ числѣ просителей и при тѣхъ письменныхъ средствахъ, которыя департаментъ можетъ для нихъ удѣлить, и это только потому, что алфавитъ отказалъ 411 просьбамъ безъ производства. Четырехлѣтній опытъ показалъ, что для внесенія собственно въ алфавитъ 7—8 прошеній, съ предварительнымъ просмотромъ ихъ по алфавитамъ прежнихъ годовъ, потребно одинъ часъ самаго усидчиваго занятія.

Въ продолженіи 1864 года выдано пособій . 1135 лицамъ

Изъ этого числа выдано:

Изъ	67 000	424 лицамъ
—	24 000	366 —
—	комнатныхъ Его Величества суммъ . .	290 —
—	10 000 ассигн. (2857 руб. сер.). . .	55 —

Итогъ лицъ, коимъ выдано пособіе, не сходится съ цифрою представленныхъ къ пособію, потому что въ числѣ представляемыхъ въ адмиралтействъ-совѣтъ, нѣкоторые получаютъ отказъ, такъ какъ въ адмиралтействъ-совѣтъ представляются прошенія на благоусмотрѣніе.

Независимо отъ времени, проходящаго въ производствѣ по департаменту, проходитъ нѣкоторое время прежде нежели ситель можетъ получить назначенную ему сумму. Это время въ 1864 году доходитъ въ средней сложности:

Для пособій чрезъ адмиралтействъ-совѣтъ изъ 67 000. .	отъ 2 м. 5 дн. до 3 м. 16 дн.
Для пособій изъ государственнаго казначейства 24 000.	— 19 дней до 1 м. 10 дней

(*) Въ томъ числѣ 411 прошеній, отказанныхъ безъ производства.

www.starieknigi.info

Для пособій изъ комнатныхъ
Его Величества суммъ . . . отъ 1 м. 25 дн. до 2 м. 25 дн.
Для пособій изъ 10 000 ассиг.
(2857 р. с.) . . . . . — 20 дней до 3 м. 15 дней

Болѣе нуждающимся просителямъ для выигрыша времени разрѣшалось выдавать пособіе изъ наличныхъ суммъ государственнаго казначейства, съ представленіемъ этихъ выдачъ впослѣдствіи на утвержденіе адмиралтействъ-совѣта и съ возвратомъ изъ одного изъ вышеозначенныхъ источниковъ.

Такихъ случаевъ въ 1864 году было 152, а именно:
Изъ 67 000 . . 81 лицу, и изъ 24 000 . . 71 лицу.

Не лишнее будетъ представить здѣсь, за послѣдніе четыре года, цифры прошеній, на которыя отказано безъ производства, т. е. по справкамъ изъ алфавита, заведеннаго для учета просителей. Такихъ прошеній было:

Въ 1861 году 253
— 1862 — 50
— 1863 — 471
— 1864 — 411

Отказы эти, какъ показываютъ цифры, составляютъ почти четвертую часть всѣхъ поступающихъ прошеній въ каждомъ году.

Наконецъ, вотъ число просителей за послѣдніе четыре года:

Въ 1861 году ихъ было 2229
— 1862 — — — 2317
— 1863 — — — 1921
— 1864 — — — 2082

Если изъ числа 2082 просителей пособія въ 1864 году вычесть 41 лицо, коимъ выдано пособіе на обмундировку по 28 р. 60 к. и 105 лицъ, получившихъ пособіе на погребеніе умершихъ на службѣ чиновъ, на каковой предметъ до сего времени назначались пособія изъ государственнаго казначейства, которыя не входили въ составъ прочихъ пособій, то окажется настоящая цифра просителей 1936. Такое значительное уменьшеніе просителей противъ прежнихъ лѣтъ, можно только отнести къ успѣшному дѣйствію алфавита, предупреждающаго просьбы, подаваемыя ранѣе 2 лѣтняго срока со дня послѣдняго пособія, и тѣ, кои не заключаютъ особо уважительныхъ причинъ.

Вѣдомость о ежегодныхъ денежныхъ посовіяхъ на воспитаніе дѣтей морскихъ офицеровъ съ 1856 по 1865 годъ.

Годы.	Сколько разсмотрѣно просьбъ о пособіи.		Дворянъ потомственныхъ, получающихъ отъ 100 до 250 р.		Дворянъ личныхъ, получающихъ отъ 60 до 180 руб.		Всего назначено пособій инспекторскимъ департаментомъ.		Всего выдано пособій комиссаріат. департаментомъ и портовыми казначействами.	По смѣтѣ ассигновано.	Ежегодный остатокъ или передержка противъ смѣты, за вычетомъ 10000, ежегодно отчисляемыхъ на воспитаніе дѣтей которыя по правиламъ не имѣютъ права получать пособіе, но участь коихъ заслуживаетъ особаго вниманія.
	Первоначальнож.	Дополнительнож.	Число дѣтей.	Количество назначеннаго пособія.	Число дѣтей.	Количество назначеннаго пособія.	Число дѣтей.	Количество назначеннаго пособія.			
1856	391	6	595	111850	75	9500	670	121350	44044	498000	443,956 р.
1857	454	117	879	164050	129	15920	1008	179970	241670	498000	246,330 —
1858	161	298	807	153300	99	12180	906	165480	284808	300000	5,192 —
1859	93	276	704	130550	85	10000	789	140550	293092	320000	16,908 —
1860	82	279	689	129600	109	12560	798	142160	319804	350000	20,195 —
1861	61	277	661	127550	95	10880	756	138430	309990	350000	30,009 —
1862	62	329	727	139550	140	16360	867	155910	329764	350000	10,236 — передержано.
1863	85	287	690	134350	107	12440	797	146790	316155	300000	26,155 —
1864	81	326	709	147260	119	16280	828	163540	371796	317000	54,796 —

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

Содѣйствіе къ помѣщенію дѣтей лицъ морскаго вѣдомства въ учебныя заведенія.

Въ началѣ 1864 года по кандидатскому списку для опредѣленія въ учебныя заведенія состояло 34 дѣвицы; къ этому числу прибыло вновь зачисленныхъ кандидатокъ 16, итого всего числилось въ 1864 году 50 кандидатокъ.

Изъ нихъ принято въ учебныя заведенія казенно-коштными пенсіонерками, по баллотировкѣ—2 дѣвицы и на суммы морскаго министерства: 3 дѣвицы на счетъ уторжекъ по морской строительной части, 5 дѣвицъ на счетъ награднаго капитала и 1 дѣвица на капиталъ 10 000, ежегодно отчисляемый отъ суммъ на воспитаніе дѣтей. Сверхъ того, 9 дѣвицъ исключены изъ кандидатскаго списка за выходомъ изъ лѣтъ, опредѣленныхъ для пріема въ учебныя заведенія.

Затѣмъ къ 1 января осталось по кандидатскому списку 30 дѣвицъ.

Наконецъ, помимо кандидатскаго списка по особому ходатайству высшаго морскаго начальства, 4 дѣвицы, круглыя сироты, опредѣлены въ учебныя заведенія на казенное содержаніе и 5 такихъ же сиротъ назначены къ пріему для преимущественнаго поступленія въ сиротскія заведенія при имѣющихся открыться вакансіяхъ.

www.starieknigi.info

ТАБЛИЦА О ЧИСЛѢ ПЕНСІОНЕРОКЪ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА, ВОСПИТЫВАВШИХСЯ ВЪ 1864 ГОДУ ВЪ РАЗНЫХЪ УЧЕБНЫХЪ ЗАВЕДЕНІЯХЪ, И О ГОДОВОЙ ЗА НИХЪ ПЛАТѢ.

Въ какихъ заведеніяхъ.	На наградный капиталъ.		На уторжки по морской строительной части.		На капиталъ 10 т.		На остатокъ отъ капитала 39 т.		На счетъ экономическ. капитала черномор. вѣдомства.	
	Дѣвицъ	Плата за нихъ.	Дѣвицъ	Плата за нихъ.	Дѣвицъ	Плата за нихъ.	Дѣвицъ	Плата за нихъ.	Дѣвицъ	Плата за нихъ.
Воспитательномъ обществѣ благородныхъ дѣвицъ	—	—	1	350 р.	—	—	—	—	—	—
С. Петербургскомъ Александровскомъ училищѣ	3	600 р.	3	600 »	3	600 р.	—	—	—	—
Московскомъ Александровскомъ училищѣ	1	180 »	4	720 »	1	170 »	—	—	—	—
С. Петербургскомъ училищѣ ордена Св. Екатерины	—	—	3	900 »	2	600 »	1	300 р.	—	—
Патріотическомъ институтѣ	3	750 »	—	—	1	80 »	—	—	—	—
Павловскомъ институтѣ	5	1000 »	1	200	4	800 »	—	—	—	—
С. Петербургскомъ Елизаветенскомъ училищѣ	5	1000 »	1	200 »	4	800	—	—	—	—
Московскомъ Елизаветинскомъ училищѣ	—	—	—	—	—	—	2	400 »	—	—
С. Петербургскомъ Николаевскомъ и Гатчинскомъ сиротскихъ институтахъ	3	257 р. 16 к.	2	171 р. 44 к.	4	428 р. 56 к.	—	—	—	—
Институтѣ Ея Императорскаго Высочества принцессы Ольденбургской	—	—	1	144 »	—	—	—	—	—	—
Одесскомъ институтѣ	—	—	—	—	1	286 »	—	—	—	—
Сиротскомъ заведеніи Одесскаго женскаго монастыря	—	—	—	—	—	—	—	—	1	75 р.
Частныхъ пансіонахъ	—	—	—	—	3	415 »	—	—	—	—
На домашнемъ воспитаніи	—	—	—	—	17 м. 9 д.	4678 р. 33 к.	—	—	—	—
Всего	20	3787 р. 16 к.	15	3085 р. 44 к.	49	8857 р. 89 к.	3	700 р.	1	75 р.

www.starieknigi.info

Каменно-островскій инвалидный домъ.

ТАВЛИЦА О ЧИСЛѢ ИНВАЛИДОВЪ КАМЕННО-ОСТРОВСКАГО ИНВАЛИДНАГО ДОМА, СЪ ПОКАЗАНІЕМЪ ИХЪ СОДЕРЖАНІЯ.

Къ 1 января 1865 года состояло инвалидовъ.	Число.	Денежное содержаніе.						Провіантъ.	
		Изъ комиссаріатскаго департамента.		Изъ главнаго казначейства.		Изъ комитета о раненыхъ.		Муки.	Крупъ.
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.		
								пуд. ф.	пуд. ф.
Комплектныхъ . . .	65	1011	50	202	64	860	86	1197—20	116—20
Женъ и вдовъ ихъ .	110	28	57	8	58	—	—	1181— »	126—13
Дѣтей . . .	8	—	—	—	—	—	—	100—20	10—20
Причисленныхъ . .	55	1464	23	197	25	131	52	1332—12	154—20
Женъ и вдовъ ихъ .	108	14	29	79	7	—	—	1464—20	147—20
Дѣтей . . .	29	—	—	—	—	—	—	—	—
Уволенныхъ на родину	14	264	34	—	—	—	—	293—25	20—10
Женъ и вдовъ ихъ .	9	—	—	—	—	—	—	106—20	10— 5
Дѣтей . . .	1	25	—	—	—	—	—	—	—
Итого . . .	399	2807	93	487	54	992	38	пуд. ф. 5675—37	пуд. ф. 585—28

Сверхъ того, оставшаяся въ 1864 году отъ инвалиднаго содержанія сумма, всего 532 р. 7 к., роздана въ пособіе инвалиднымъ вдовамъ и нѣкоторымъ престарѣлымъ и увѣчнымъ инвалидамъ.

www.starieknigi.info

Награды:

За отличія по службѣ:

Въ минувшемъ году за отличія по службѣ пожаловано:

Орденами		459 чел.
Золотою саблею, съ надписью «за храбрость»		1 —
Чинами:	военными	87 —
	гражданскими	9 —
Именными Высочайшими благоволеніями		15 —
Арендами, въ размѣрѣ 5000 р. на 12 лѣтъ		3 —
Подарками		3 —
Деньгами, на сумму 20 130 р.		69 —
А всего		646 нагр.

Примѣчаніе. Кромѣ показанныхъ наградъ, всѣ лица офицерскаго званія, возвратившіяся изъ Атлантическаго океана и изъ кругосвѣтнаго плаванія получили въ видѣ пособія годовые оклады жалованья, всего на сумму 49 890 руб.

Въ томъ числѣ награждено:

Адмираловъ и генераловъ	59
Флота штабъ и оберъ-офицеровъ	275
Офицеровъ: корпусовъ	181
— береговыхъ командъ	33
Медиковъ	28
Чиновниковъ: министерства, портовыхъ управленій и служащихъ на судахъ	61

Изъ этого числа удостоились наградъ:

За службу морскую	317
— гидрографическія работы	8
— военныя дѣйствія на Кавказѣ	7
— службу на берегу	272
— желѣзное судостроеніе	33
Отношеніе награжденныхъ къ наличному составу (*).	
За плаваніе	1:5¼
— береговую службу	1:7

Производство въ слѣдующіе чины:

Въ прошломъ году произведено:

а) Военныхъ:

Въ адмиральскіе и генеральскіе чины	15
— штабъ-офицеры флота	68

(*) Болѣе подробныя свѣдѣнія о наградахъ за отличія по службѣ показаны въ таблицахъ №№ 1 и 2.

www.starieknigi.info

Въ штабъ офицеры корпусовъ.	13
— — — береговыхъ командъ. . . .	4
— лейтенанты	6
Изъ гардемариновъ въ мичманы.	69
Въ оберъ-офицерскіе чины корпусовъ	52
— — — — береговыхъ командъ .	10
Изъ кондукторовъ въ прапорщики	109
— нижнихъ чиновъ въ прапорщики	14
А всего. . .	360 (*)

Въ томъ числѣ произведено за отличіе по службѣ:

Въ адмиральскіе и генеральскіе чины	15
— штабъ и оберъ-офицерскіе чины флота . .	12
Артиллеристовъ	16
Штурмановъ	13
Корабельныхъ инженеровъ.	4
Механиковъ	5
Морской строительной части	11
Нестроевыхъ командъ	11
	87

б) Гражданскихъ:

За выслугу лѣтъ.	144
— отличіе по службѣ	9

Въ томъ числѣ:

Въ дѣйствительные статскіе совѣтники	3
— статскіе совѣтники	4

Награды по статутамъ.

Въ прошломъ году пожаловано:

а) Орденомъ Св. Владиміра 4 ст.

За выслугу въ офицерскихъ чинахъ 25 лѣтъ и бытность въ дѣйствительномъ сраженіи . . . . . 17 чел.

За выслугу 25 лѣтъ и сдѣланіе 8 шести мѣсячныхъ морскихъ кампаній. . . . . 5 —

За 18 шести-мѣсячныхъ морскихъ кампаній. . . 2 —

За выслугу въ офицерскихъ чинахъ 35 лѣтъ . . 7 —

31 чел.

б) Знаками отличій безпорочной службы 9

(*) Болѣе подробныя свѣдѣнія о произведенныхъ въ слѣдующіе чины показаны въ таблицѣ № 3.

www.starieknigi.info

Сверхъ сего въ прошломъ году:

Пожаловано иностранными орденами 23

Одной вдовѣ полнаго генерала въ память заслугъ мужа, продолжена аренда на четыре года, въ размѣрѣ. 1500 р.

Выдано подарковъ, по случаю воспріятія отъ купели Св. Крещенія дѣтей, именемъ:

Его Величества 13

Его Высочества Генералъ-Адмирала. 5

Три іеромонаха награждены наперсными крестами изъ кабинета Его Величества.

Одному лейтенанту Всемилостивѣйше прощенъ штрафъ, служившій препятствіемъ для полученія наградъ, за безпорочную службу установленныхъ.

Одинъ лейтенантъ Всемилостивѣйше награжденъ золотою медалью, съ надписью «за спасеніе погибавшихъ».

Одинъ механикъ, по Высочайшему повелѣнію, перечисленъ въ высшій разрядъ.

103 лицамъ объявлена признательность высшаго начальства.

Награжденія нижнихъ чиновъ:

Нижнимъ чинамъ въ прошломъ году пожаловано:

Знаковъ отличія военнаго ордена за военныя дѣйствія на Кавказѣ 7

Знаковъ отличія Св. Анны за выслугу 20-ти лѣтъ. 89

Медалей серебряныхъ за спасеніе погибавшихъ . 7

Зачтена служба въ унтеръ-офицерскомъ званіи съ 16-ти лѣтняго возраста. 8

Выдано денегъ:

Изъ государственнаго казначейства:

Бывшимъ въ плаваніяхъ: кругосвѣтномъ и у береговъ Америки, въ видѣ пособій, годовые оклады . . . . . 10 441 р. 45 к.

За смотры . . . . . 3 447 — — —

13 888 р. 45 к.

Изъ кабинета Его Величества:

За поѣздки. . . . . 107 р.

На крестины . . . . . 100 —

Изъ суммъ морскаго министерства . . . . . 869 —

Таблица № 1. Число пожалованныхъ въ 1864 году наградъ.

За что именно.	Адмиральскіе и генеральскіе чины.	Флотъ. Штабъ-офицеры.	Флотъ. Оберъ-офицеры.	Корпуса. Морской артиллер.	Корпуса. Штурмана.	Корпуса. Корабельные инженеры.	Корпуса. Механики.	Корпуса. Морскойстроители. части	Береговыя команды. Портовыхъ экипажей несостоящихъ по адмиралтейству.	Чины гражданскіе. Медики.	Министерства.	Портовыхъ управленій.	Судовые содержатели.	Итого.	Роды наградъ и число оныхъ. Чины.	Ордена.	Высочайшія благоволенія.	Деньги. Изъ Госуд. Казнач.	Деньги. Изъ суммъ Министерствъ.	Аренды.	Подарки.	Итого.
За плаваніе.																						
Кругосвѣтное.	1	3	23	»	—	—	3	—	—	1	—	—	—	31	4	26	—	—	—	1	—	31
У восточныхъ береговъ Сибири	1	6	8	1	3	1	1	—	1	1	—	—	—	23	—	18	—	—	5	—	—	23
Въ Атлантическомъ Океанѣ.	1	12	29	4	7	—	6	—	—	9	—	—	2	70	7	59	4	—	5	1	—	76
Въ Аральской флотиліи .	1	1	1	»	2	—	2	—	—	1	—	—	—	8	2	5	—	1	—	1	—	9
На р. Вислѣ.	—	1	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	6	—	5	—	1	—	—	—	6
За перевозку десанта на Кавказъ	2	16	8	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	29	—	26	—	3	—	—	—	29
За труды по снятію съ мели клипера «Всадникъ».	—	6	9	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	16	1	12	—	4	—	—	—	17
За внутреннее плаваніе .	2	35	31	10	27	1	15	—	4	6	—	—	3	134	19	97	1	—	17	—	—	134
— гидрографическія работы	2	1	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	5	2	—	—	—	1	8
За военныя дѣйствія у береговъ Кавказа . . .	—	3	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	4 и зол. сабля.	—	2	—	—	—	7
За желѣзное судостроеніе.	6	7	»	»	—	10	6	—	—	—	1	1	2	33	5	18	5	—	6	—	—	34
— береговую службу . .	43(1)	46	22	18	18	16	10	12	26	10	25	26	—	272	58	184	3	1	24	—	2	272
А всего. .	59	137	138	33	62	28	46	12	33	28	26	28	7	637	96	460	15	(3) 12	(4) 57	(5) 3	3	(2) 646

(1) Въ томъ числѣ 1 вице-адмиралъ пожалованъ табакеркою съ вензелемъ Его Величества, въ память совершившагося 50 лѣтія въ офицерскихъ чинахъ.
(2) Разность пожалованныхъ наградъ противу числа награжденныхъ происходитъ отъ того, что пяти лицамъ сверхъ наградъ объявлены были Высочайшія благоволенія, тремъ даны были деньги, а одному пожалована и аренда.
(3) Изъ суммъ Государственнаго Казначейства 4,900 р.
(4) Изъ суммъ Морскаго Министерства назначено 15,230 р.
(5) На 5,000 р. срокомъ на 12 лѣтъ.

www.starieknigi.info

Таблица № 2. Число награжденныхъ за береговую службу по каждому порту отдѣльно.

	Министерства.		Портовыхъ Управленій		Береговыхъ командъ.		Медиковъ въ госпиталяхъ и береговыхъ командахъ.	Учебныхъ Заведеній.		По разнымъ случаямъ.		Итого.		Всего.
	Военныхъ.	Гражданскихъ.	Военныхъ.	Гражданскихъ.	Военныхъ.	Гражданскихъ.		Военныхъ.	Гражданскихъ.	Военныхъ.	Гражданскихъ.	Военныхъ.	Гражданскихъ	
Въ С.-Петербургѣ. . . .	43	25	25	3	23	2	8	8	2	12	—	111	40	151
— Кронштадтѣ.	—	—	26	4	28	—	2	4	—	3	—	61	6	67
— Ревелѣ	—	—	4	1	2	—	—	—	—	1	—	7	1	8
— Свеаборгѣ	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
— Архангельскѣ	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2
— Астрахани	—	—	5	3	1	—	—	—	—	—	—	6	3	9
— Черноморскихъ портахъ.	—	—	14	8	9	1	—	—	—	1	—	24	9	33
— Сибирскихъ портахъ . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Итого . . .	43	25	76	21	63	3	10	12	2	17	—	211	61	272

www.starieknigi.info

Таблица № 3. Число произведенныхъ въ 1864 году въ слѣдующіе чины съ оставленіемъ на службѣ.

	Въ адмиралы.	Въ вице-адмир. и генералъ-лейтен.	Въ контръ-адмир. и генералъ-маіоры.	Въ капит. 1 ранга и полковники.	Въ капит. 2 ранга и подполковники.	Въ капит.-лейтен. и маіоры.	Въ лейтенанты и капитаны.	Въ штабсъ-капитан.	Въ мичманы и поручики.	Въ подпоручики.	Въ прапорщики.	Итого	Число произведенных къ наличному числу
Флотскихъ	—	—	9 *855–56*	10 *862*	29 *856–59*	29 *854*	6 *1861*	—	69	—	—	152	1 : 15
Артиллерійскихъ	—	1 *1859*	—	—	4 *856–61*	—	2 *1858*	—	2 *1862*	6 *859–60*	14	29	1 : 10
Артиллерійскихъ ротъ	—	—	—	1 *1860*	—	—	—	—	1 *1859*	—	2	4	1 : 15
Штурмановъ	—	—	1 *1853*	2 *856–58*	2 *1856*	—	3 *858–62*	5 *856–61*	3 *1860*	2 *1859*	42	60	1 : 23
Корабельныхъ инженеровъ	—	—	1 *1856*	—	1 *1862*	—	1 *1858*	1 *1860*	—	1 *1859*	11	16	1 : 23
Инженеръ-механиковъ	—	—	—	—	1 *1860*	—	2 *859–60*	2 *1860*	1 *1860*	16 *1859*	42	64	1 : 14
Инженеровъ морской строительной части	—	2 *855–56*	1 *1855*	1 *1859*	2 *858–59*	—	5 *1859*	—	—	—	—	11	1 : 6
Портовыхъ	—	—	—	—	2 *856–58*	—	2 *1858*	2 *1859*	1 *1859*	3 *1860*	7	17	1 : 21
Состоящихъ по адмиралтейству	—	—	—	—	—	1 *1858*	—	1 *1860*	—	—	5	7	1 : 27
Итого	—	3	12	14	41	30	21	11	77	28	123	360	

Примѣчаніе. Въ томъ числѣ 87 чел. произведены за отличіе, прочіе же за тѣмъ на вакансіи и по линіи.

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

Часть военно-судная и слѣдственная и статистика дисциплинарныхъ взысканій.

Эта часть занятій департамента состоитъ:

1) Въ ревизіи слѣдственныхъ и военно-судныхъ дѣлъ объ офицерахъ и нижнихъ чинахъ командъ, находящихся въ Петербургѣ, которыми я завѣдываю на правахъ начальника Дивизіи.

2) Въ разсмотрѣніи слѣдственныхъ и военно-судныхъ дѣлъ о нижнихъ чинахъ, неимѣющихъ въ Петербургѣ прямаго своего начальства.

3) Въ разсмотрѣніи слѣдственныхъ и военно-судныхъ дѣлъ объ офицерахъ, состоящихъ въ резервѣ, безсрочномъ отпуску и на коммерческихъ судахъ.

4) Въ докладѣ подаваемыхъ къ разрѣшенію г. управляющаго морскимъ министерствомъ жалобъ по разнымъ случаямъ.

5) Въ завѣдываніи распорядительною частію суднаго производства, какъ то: нарядами слѣдствій по произшествіямъ, случающимся въ морскомъ вѣдомствѣ, назначеніемъ къ слѣдствіямъ депутатовъ, пересылкою пойманныхъ дезертировъ къ своимъ командамъ; собраніемъ свѣдѣній о числѣ состоящихъ подъ судомъ лицъ и объ арестованныхъ и разрѣшеніемъ вопросовъ, возникающихъ по слѣдственнымъ и суднымъ дѣламъ, производимымъ отъ морскаго вѣдомства.

6) Въ составленіи всеподданнѣйшихъ докладовъ о преданныхъ военному суду лицахъ и разсмотрѣніи и докладѣ г. управляющему морскимъ министерствомъ такихъ дѣлъ о поступкахъ офицеровъ, рѣшеніе коихъ превышаетъ власть ближайшихъ начальниковъ.

и 7) Въ собраніи свѣдѣній о всѣхъ произшествіяхъ, случающихся въ морскомъ вѣдомствѣ.

Независимо сего, къ обязанности военно-судной части въ 1864 году отнесено веденіе штрафныхъ журналовъ объ офицерахъ резервнаго флота, безсрочно-отпускныхъ и служащихъ на коммерческихъ судахъ, подвергшихся взысканіямъ на основаніи дисциплинарнаго устава во время бытности ихъ въ Петербургѣ, а равно, съ объявленіемъ при приказѣ г. управляющаго морскимъ министерствомъ 2-го мая 1864 г. № 61, Высочайше утвержденнаго положенія объ охраненіи воинской дисциплины и о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, въ части этой

www.starieknigi.info

составлялись: а) распредѣленіе степеней дисциплинарной власти между начальствующими лицами, невошедшими въ положеніе о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, каковое распредѣленіе Высочайше утверждено 27-го іюня и объявлено въ приказѣ г. управляющаго морскимъ министерствомъ 30-го іюля за № 95 и б) правила о порядкѣ выдачи и веденіи штрафныхъ журналовъ въ командахъ и на судахъ, для записыванія взысканій, налагаемыхъ въ морѣ и на берегу на офицеровъ, гражданскихъ чиновниковъ, гардемариновъ и кондукторовъ и нижнихъ чиновъ, а равно на лицъ, состоящихъ въ административныхъ учрежденіяхъ, портовыхъ управленіяхъ, госпиталяхъ, заводахъ и на офицеровъ резервнаго флота, безсрочно-отпускныхъ и служащихъ на коммерческихъ судахъ.

Правила эти утверждены г. управляющимъ морскимъ министерствомъ и объявлены въ приказѣ его превосходительства 30-го іюля за № 96.

На основаніи этихъ правилъ, въ обязанность военно-судной части вошло заготовленіе и выдача въ команды штрафныхъ журналовъ, для командъ, расположенныхъ въ С.-Петербургѣ, и на суда, приписанныя къ с.-петербургскому порту, а на основаніи распредѣленія властей, коимъ присвоена мнѣ, въ наложеніи на офицеровъ исправительныхъ взысканій, власть главнаго командира, пользующагося правами командира корпуса, входящаго въ составъ арміи, въ военно-судную часть вошли всѣ дѣла и по сему предмету.

По всѣмъ симъ предметамъ:

Заведено дѣлъ	195
Изъ нихъ окончено	190
Осталось къ 1865 году въ производствѣ	5

Изъ числа оконченныхъ дѣлъ, въ дѣлѣ о наложеніи исправительныхъ взысканій на нижнихъ чиновъ, согласно правилъ положенія объ охраненіи воинской дисциплины, заключаются выписки изъ штрафныхъ журналовъ, по коимъ до нѣкоторой степени можно судить о степени нравственнаго состоянія людей въ командахъ. Изъ прилагаемой при семъ вѣдомости (№ 1), составленной по означеннымъ выпискамъ и раздѣленной по портамъ и командамъ съ объясненіемъ родовъ взысканій, коимъ подвергались нижніе чины за свои проступки, оказывается слѣдующее.

www.starieknigi.info

Сравнивая цифры этой вѣдомости съ наличнымъ числомъ всѣхъ людей въ командахъ, коихъ имѣется 40 336 человѣкъ, оказывается, что на 100 человѣкъ нижнихъ чиновъ подвергнуто:

Простому аресту.	2,55
Аресту на хлѣбѣ и водѣ . .	2,58
Одиночному заключенію . .	0,6

Изъ состоящихъ въ разрядѣ штрафованныхъ, коихъ во всѣхъ командахъ было къ 1-му января 1865 года 1017 человѣкъ, подвергнуто тѣлесному наказанію 224 человѣка, что составляетъ на 100 штрафованныхъ около 22% тѣлесно-наказанныхъ.

Всѣхъ же наказанныхъ, по отношенію къ наличному числу людей въ командахъ, приходится на 100 человѣкъ 6,83.

Принявъ во вниманіе, что большая часть взысканій относится къ первымъ видамъ наказанія, т. е. аресту простому и на хлѣбѣ и водѣ, что полагается за самые маловажные проступки, и имѣя въ виду, что остальные виды взысканій, какъ болѣе строгіе, сравнительно съ первыми, весьма незначительны, хотя изъ нихъ случаевъ тѣлеснаго наказанія было и болѣе чѣмъ въ 1863 году, что происходитъ отчасти отъ того, что въ 1863 году въ отчетъ не вошли наказанные въ сибирской флотиліи, можно сказать, что нравственное состояніе людей удовлетворительно.

Что же касается бывшихъ въ морскомъ вѣдомствѣ въ теченіи года несчастныхъ случаевъ, то цифра ихъ нѣсколько болѣе 1863 года, какъ показываетъ слѣдующая таблица (№ 2), раздѣленная по родамъ произшествій и по портамъ.

Увеличеніе этой цифры есть слѣдствіе тѣхъ непредвиденныхъ случаевъ, которые предотвратить не представляется возможнымъ.

Такъ изъ числа ушибенныхъ на работахъ и убитыхъ, 27 человѣкъ одновременно пострадали отъ разрыва орудія на артилерійскомъ корветѣ «Буйволъ», 6 человѣкъ въ Николаевскѣ на Амурѣ отъ взрыва пороха на баржѣ, на которой перевозились ракеты, 1 пострадалъ при стрѣльбѣ въ цѣль и 1 погибъ при салютѣ.

Всѣ же остальные случаи ушибовъ, произшедшіе по большей части на работахъ отъ собственной неосторожности самихъ людей, не представляютъ особой важности; ушибенные, за весьма малымъ исключеніемъ, излечены и службу продолжаютъ.

www.starieknigi.info

Ведомость о числѣ нижнихъ чиновъ подвергнутыхъ дисциплинарнымъ взысканіямъ въ теченіи минувшаго 1864 года:

	НАЗВАНІЕ КОМАНДЪ.	Простой арестъ.		Арестъ на хлѣбѣ и водѣ.		Одиночное заключеніе.		Тѣлесное наказаніе.	Лишеніе Унтеръ-офицерскаго и ефрейторскаго званія.	Пониженіе на младшіе оклады и званіе.	Всего.
		Унтеръ-офиц.	Рядовыхъ.	Унтеръ-офиц.	Рядовыхъ.	Унтеръ-офиц.	Рядовыхъ.				
С.-Петербургскіе.	Гвардейскій экипажъ.	3	5	1	8	—	—	1	—	—	18
	Флотскіе экипажи	27	76	4	56	1	18	13	6	8	209
	Артиллерійская рота.	2	11	2	—	—	—	2	2	2	21
	Госпитальная рота	—	11	—	25	—	—	—	—	—	36
	Портовый экипажъ	2	112	6	19	—	4	1	—	1	145
	Морской Кадетскій Корпусъ	6	5	1	10	—	—	—	1	—	23
	Административнаго Управленія	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
	Итого	40	220	16	118	1	22	17	9	11	454
Кронштадтскіе.	Флотскіе экипажи	48	275	57	299	14	141	156	29	97	1116
	Артиллерійская рота	3	19	2	36	—	1	6	3	1	71
	Портовый экипажъ	3	19	4	38	—	—	19	7	15	105
	Итого	54	313	63	373	14	142	181	39	113	1292
Черноморскіе.	Флотскіе экипажи	14	86	11	155	—	—	10	2	4	282
	Артиллерійская рота	1	2	—	—	—	11	—	—	1	15
	Портовый экипажъ	34	50	21	68	—	—	1	1	3	178
	Музыкантскій хоръ	1	5	1	6	—	—	—	—	—	13
	Госпитальная рота и Контора	4	9	1	20	3	21	1	1	1	61
	Итого	54	152	34	249	3	32	12	4	9	549

www.starieknigi.info

НАЗВАНІЕ КОМАНДЪ.		Простой арестъ.		Арестъ на хлѣбѣ и водѣ.		Одиночное заключеніе		Тѣлесное наказаніе	Лишеніе унтеръ-офицерскаго и ефрейторскаго званія.	Пониженіе на младшіе оклады и званіе.	Всего.
		Унтеръ-офицеровъ.	Рядовыхъ.	Унтеръ-офицеровъ.	Рядовыхъ.	Унтеръ-офицеровъ.	Рядовыхъ.				
Каспійскіе.	Флотскіе экипажи .	3	34	6	57	3	11	1	3	2	120
	Артилерійская рота .	1	3	—	—	—	—	—	1	—	5
	Портовый экипажъ. .	3	9	7	22	—	—	1	2	—	44
	Итого .	7	46	13	79	3	11	2	6	2	169
Ревельскіе.	Флотскіе экипажи .	3	31	—	7	—	—	—	—	—	41
	Портовая рота . .	1	3	—	—	1	7	—	—	—	12
	Портовое управленіе .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Итого .	5	34	—	7	1	7	—	—	—	54
	Свеаборгская портовая рота.	1	12	—	6	—	—	—	—	—	19
	Архангельская . . .	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5
	Аральской флотиліи .	1	—	—	3	—	—	2	1	3	10
	Сибирской	89	—	—	79	—	—	10	25	1	204
	Всего. .	162	866	126	944	22	219	224	84	139	2756

www.starieknigi.info

Цифры сіи разбиваются по портамъ и родамъ командъ, какъ показано въ слѣдующей таблицѣ.

	Балтійскомъ флотѣ.	Черноморской флотиліи.	Каспійской флотиліи.	Сибирской флотиліи.	Аральской флотиліи.	Составъ командъ къ 1 января 1865 года.
Судовыхъ командъ	1384	282	120	132	10	30342
Береговыхъ командъ	402	267	49	72	»	5832
Командъ, замѣняющихся вольнонаемными	38	»	»	»	»	4162
Итого	1824	549	169	204	10	40336

Вѣдомость о происшествіяхъ, бывшихъ въ теченіи минувшаго 1864 г.

Названіе происшествій.	С. Петербургскій портъ.	Кронштадтскій.	Астраханскій.	Николаевскій.	Ревельскій.	Сибирской флотиліи.	Аральской флотиліи.	Итого.
Ушибенныхъ на работахъ. . . .	20	3	4	17	«	»	3	
отъ неосторожности .	8		15		»	4	1	
Убитыхъ на работѣ	1	3	»	12	»	2	»	
Утонувшихъ	3	31	»	5	1	»	»	
Повѣсившихся	»	1	»	1	»	»	»	
Скоропостижно умершихъ. . . .	6(1)	5	5	14(2)	»	5	»	
Замерзшихъ	»	1	»	»	»	1	»	
Безъ вѣсти пропавшихъ	»	1(3)	»	»	»	»	»	
Застрѣлившихся	2	»	»	»	»	»	»	
Поврежденіе членовъ	1	»	»	»	»	»	»	
Всего	41	45	24	49	1	12	4	176

(1) 1-нъ отъ угара. (2) 1-нъ отъ угара (3) Съ клипера «Абрекъ».

www.starieknigi.info

Примѣчаніе. Въ числѣ показанныхъ въ с.-петербургскомъ портѣ ушибенныхъ на работахъ и отъ неосторожности, значатся и мастеровые кадръ с.-петербургскаго и колпинскаго.

Новыя законодательныя мѣры.

Въ числѣ 30-ти постановленій, объявленныхъ отъ департамента по морскому вѣдомству въ теченіи 1864 года, только 6 совершенно новыхъ, остальныя 24 составляютъ только или дополненія и поясненія къ прежде состоявшимся постановленіямъ, или состоялись по военно-сухопутному вѣдомству и распространены были на морское.

Главнѣйшія изъ новыхъ законодательныхъ мѣръ, кромѣ заявленнаго уже въ отчетѣ за 1863 годъ переформированія командъ черноморской и каспійской флотилій, были слѣдующія:

1) Высочайше утвержденное положеніе государственнаго совѣта объ отмѣнѣ чина провинціальнаго секретаря при производствѣ чиновниковъ портовыхъ управленій въ слѣдующіе чины и о сохраненіи сего чина только для чиновниковъ, служащихъ въ командахъ морскаго вѣдомства, какъ получающихъ на службѣ жалованье, а въ отставкѣ пенсіи, наравнѣ съ офицерами нестроевыхъ командъ.

2) Разрѣшено пользовать морскихъ чиновъ, поступающихъ въ иностранные госпитали, съ судовъ, плавающихъ заграницею, на казенный счетъ, съ продолженіемъ отпуска имъ морскаго довольствія.

3) Утверждены правила о введеніи военно-морскаго гимнастическаго заведенія въ черноморскихъ и каспійскихъ командахъ.

4) Утверждено положеніе о флотской стрѣлковой ротѣ при учебномъ пѣхотномъ баталіонѣ.

5) Утверждено положеніе о военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства.

Изъ прочихъ законодательныхъ мѣръ, можно обратить вниманіе на слѣдующія:

1) Штабъ-офицеру, завѣдывавшему частію гвардейскаго экипажа, находившеюся въ Варшавѣ, предоставлены права экипажныхъ командировъ по наложенію дисциплинарныхъ взыска-

www.starieknigi.info

ній и наряду скоротечнаго суда съ утвержденіемъ приговоровъ онаго.

2) Предоставлены права экипажныхъ командировъ по наложенію дисциплинарныхъ взысканій, начальникамъ отрядовъ флотилій на внутреннихъ озерахъ Финляндіи.

3) Гардемаринамъ и кондукторамъ, командируемымъ по дѣламъ службы, положено производить подъемныя, прогоны и суточныя наравнѣ съ оберъ-офицерами, по общему положенію.

4) Отмѣнено на будущее время прикомандированіе морскихъ раненыхъ офицеровъ къ морскимъ учебнымъ заведеніямъ.

5) Утвержденъ уставъ о знакѣ отличія ордена Св. Анны, который впредь будетъ жаловаться нижнимъ чинамъ исключительно лишь за особые подвиги и отличія, взамѣнъ того же знака за выслугу 20-ти лѣтъ.

6) Опредѣленъ порядокъ освидѣтельствованія неспособныхъ нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства и о переводѣ ихъ въ нестроевыя должности и объ увольненіи въ отпускъ и отставку.

Церкви и духовенство морскаго вѣдомства.

Въ теченіи 1864 года въ личномъ составѣ духовенства морскаго вѣдомства была одна перемѣна, а именно скончался протоіерей с.-петербургскаго адмиралтейскаго, во имя Св. Спиридонія Тримиѳійскаго собора, Александръ Дьяконовъ и мѣсто его замѣщено другимъ. За тѣмъ къ общему числу церквей прибавилась еще одна, при военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства и нынѣ имѣется 15 церквей и 34 священнослужителей.

Выдача подорожныхъ.

Въ теченіи 1864 года выдано было генераламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ и вообще лицамъ, отправлявшимся изъ С.-Петербурга по дѣламъ службы, 98 подорожныхъ и въ томъ числѣ военнымъ чинамъ 79.

Таблица выданнымъ подорожнымъ.

	Въ 1864 г.	Въ 1863 г.
Генераламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ	69	154
Гражданскимъ чинамъ	10	7
Гардемаринамъ	1	4
Кондукторамъ	5	5

www.starieknigi.info

Курьерамъ	8	16
Вольнымъ лицамъ	1	3
Нижнимъ чинамъ	4	6
Итого. . .	98	195

Такое значительное уменьшеніе числа подорожныхъ, выданныхъ въ 1864 году, противу числа выданныхъ въ 1863 году, можно отчасти приписать усиленной дѣятельности личнаго состава въ 1863 году, но особенно слѣдуетъ отнести къ крайней разборчивости въ переводахъ и командировкахъ офицеровъ. Въ настоящее время переводы допускаются только по служебнымъ надобностямъ, каковыя при строгомъ учетѣ личнаго состава случаться часто не должны.

Разсылка на эскадры казенной и частной корреспонденціи.

Въ 1864 году, какъ и въ предъидущихъ годахъ, инспекторскій департаментъ держался заявленнаго въ отчетѣ за 1861 годъ порядка, при разсылкѣ корреспонденціи, т. е. исключая экстренныхъ посылокъ, отправлялъ пакеты два раза въ мѣсяцъ и кромѣ того пользовался всѣми удобными случаями для пересылки бумагъ на эскадры съ лицами, ѣхавшими туда по службѣ.

Таблица казеннымъ пакетамъ, журналамъ, газетамъ и частнымъ письмамъ, отправленнымъ въ теченіи 1864 года на суда, находящіяся въ заграничномъ плаваніи.

Куда именно.	Число казенныхъ пакетовъ.	Число частныхъ писемъ.	Число экземпляровъ Морскаго сборника.	Русскія газеты.	Способы отправленія.	Плата почтамту за пересылку.
На эскадру Средиземнаго моря . . .	210	49	35	Русскій Инвалидъ, Сынъ Отечества и Кронштадтскій Вѣстникъ.	Часть посылокъ отправлена была съ лицами, ѣхавшими на эскадры, а другая по почтѣ.	182 р. 17 к.
На эскадру Тихаго океана	141	119	48	Тоже.		814 р. 48 к.
На эскадру Атлантическаго океана . .	197	286	12	Тоже.		81 р. 26 к.

www.starieknigi.info

Подготовительныя работы по составлению свода морскихъ постановленій.

Въ отчетѣ за 1863 годъ заявлено было, что инспекторскій департаментъ имѣетъ уже, составленное изъ летучихъ листковъ, систематическое собраніе и хронологическій указатель относящихся до инспекторской части узаконеній съ 1707 по 1863 годъ. Для разработки этого систематическаго собранія узаконеній, т. е. сличенія ихъ между собою, устраненія недѣйствующихъ и аналитическаго разбора самихъ текстовъ постановленій, всѣ летучіе листки собранія, раздѣленные на отдѣлы соотвѣтственно текущимъ занятіямъ служащихъ въ департаментѣ лицъ, розданы были симъ послѣднимъ и на ихъ обязанности лежитъ составленіе, на первый разъ, свода узаконеній, относящихсядо прохожденія службы по морскому вѣдомству.

Въ проэктъ новаго свода должны будутъ войти всѣ нынѣ дѣйствующія постановленія, утвержденныя Высочайшею властію. Всѣ же поясненія и дополненія къ этимъ узаконеніямъ, послѣдовавшія въ различное время и имѣющія силу и дѣйствіе, должны быть помѣщены подъ статьями, въ видѣ особыхъ примѣчаній. Сущность узаконеній будетъ изложена въ видѣ статей, для формы изложенія коихъ примется за образецъ форма статей, употребляемая въ работахъ II отдѣленія собственной Его Величества канцеляріи, т. е. догматическая или уставо-образная. При этомъ статьи. составленныя изъ соображенія многихъ постановленій, будутъ излагаться по смыслу, который онѣ представляютъ въ совокупности, и примѣняясь къ общему духу законодательства; всѣ тѣ постановленія, изъ которыхъ подобныя статьи составлены, будутъ обозначены подъ самыми статьями.

Дѣлопроизводство.

Общее число бумагъ и дѣлъ за послѣдніе три года представляется въ слѣдующей таблицѣ.

www.starieknigi.info

	Въ 1862 г.	Въ 1863 г.	въ 1864 г.	Менѣе. противъ 1862 г. на	Болѣе. противъ 1863 г. на
Поступило бумагъ. . .	20 567	20 117	20 473 (*)	94	355
Исходящихъ №№ было .	17 066	16 738	17 038 (**)	28	300
Заведено дѣлъ	3 168	2 633	2 654	514	21

Изъ числа 2654 дѣлъ, заведенныхъ въ прошедшемъ году, считается нынѣ нерѣшенныхъ 152 дѣла за неполученіемъ отъ разныхъ мѣстъ и лицъ свѣдѣній и увѣдомленій.

Въ числѣ вступившихъ въ 1864 году бумагъ заключаются 185 прошеній, переданныхъ въ инспекторскій департаментъ изъ коммисіи прошеній, на Высочайшее имя приносимыхъ. Всѣ просьбы, изъ коммисіи передаваемыя, раздѣляются на четыре категоріи: 1) просьбы, переданныя по Высочайшимъ повелѣніямъ, каковыхъ въ 1864 году было—7; 2) непереданныя по принадлежности, такихъ было 175; 3) присланныя для всеподданнѣйшаго доклада Государю Императору, такихъ было 1, и наконецъ, 4) переданныя на заключеніе г. управляющаго морскимъ министерствомъ, какихъ было 2.

(*) Въ томъ числѣ: Высочайшихъ повелѣній—450, объявленій почтамта—393, денежныхъ бумагъ—92, секретныхъ бумагъ—86.

(**) Въ томъ числѣ: денежныхъ—509, секретныхъ—165, депешъ—312.

www.starieknigi.info

ГОДОВОЙ РАПОРТЪ

О ПРИБЫЛИ И УБЫЛИ ОФИЦЕРОВЪ И КЛАССНЫХЪ ЧИНОВНИКОВЪ СЪ 1-го ЯНВАРЯ 1864 ПО 1-Е ЯНВАРЯ 1865 ГОДА.

	Флотскихъ.				Артиллерійскихъ:				Штурманскихъ.				Корабельныхъ инженеровъ.		
	Аудиторовъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Гардемаринъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Конкукторовъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Конкукторовъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.
Состояло къ 1-му января 1864 года	22	303	779	165	2	16	146	38	3	17	565	80	5	11	105
Прибыло:															
Произведены	7	18	69	39	2	6	15	5	—	3	44	38	2	2	11
Переведены	—	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Переименованіемъ	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Изъ отставки	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого прибыло	7	20	72	39	2	7	19	5	—	3	44	38	2	2	11
Убыло:															
Произведены	—	9	18	67	—	2	6	15	—	—	3	45	—	1	2
Переименованіемъ	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Увольненіемъ отъ службы	—	19	18	7	—	1	1	2	—	1	3	1	—	—	1
Переведены	—	2	8	—	—	—	1	—	—	—	11	—	—	—	—
Смертію	3	5	16	1	—	—	3	1	—	—	10	—	—	1	4
Разжалованіемъ въ рядовые	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Исключеніемъ изъ службы	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого убыло	3	37	61	75	—	3	11	18	—	1	33	46	—	2	7
Затѣмъ состоитъ къ 1-му января 1865 г.	76	486	790	129	4	20	154	25	5	19	576	72	7	11	109

	Инженеръ-механиковъ.			Инженеровъ морской строительной части.			Артиллерійскихъ.		Портовыхъ экипажей.		Состоящихъ по министерству и адмиралтейству.			Медиковъ и фармацевтовъ.	Аптекарскихъ помощниковъ.	Шкиперовъ.			Артиллерійскихъ содержателей.		Гражданскихъ чиновниковъ.
	Конкукторовъ.	Штабъ офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Конкукторовъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.			Военныхъ.	Гражданскихъ.	Коммисаровъ.	Военныхъ.	Гражданскихъ.	
Состояло къ 1-му января 1864 года	23	2	223	93	3	14	51	5	107	22	256	3	11	122	222	57	32	12	51	4	15	497
Прибыло:																						
Произведены	11	—	43	28	1	2	—	—	6	—	16	1	—	1	2	10	—	2	7	—	1	16
Переведены	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	1	2	—	18
Переименованіемъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Изъ отставки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	24
Итого прибыло	11	—	46	28	1	2	—	—	6	1	16	1	—	1	5	10	—	3	8	2	2	58
Убыло:																						
Произведены	11	—	—	42	—	1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Переименованіемъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
Увольненіемъ отъ службы	—	—	—	—	—	1	—	—	3	4	3	—	—	11	3	2	2	1	5	—	3	31
Переведены	—	—	—	—	—	—	2	—	4	—	1	—	—	1	2	—	1	—	—	—	—	14
Смертію	—	2	1	—	—	—	—	—	2	—	4	—	—	4	7	1	—	1	2	—	1	12
Разжалованіемъ въ рядовые	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Исключеніемъ изъ службы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Итого убыло	11	—	2	44	—	2	4	1	9	4	10	—	—	16	13	3	3	2	8	—	4	57
Затѣмъ состоитъ къ 1-му января 1865 г.	23	2	272	77	4	14	47	4	104	19	262	4	11	107	212	64	29	13	51	6	13	498

www.starieknigi.info

	Флотскихъ.				Артиллерійскихъ.			Штурманскихъ.			Корабельныхъ инженеровъ.			Инженеръ Механиковъ.			Инженеровъ морской строительной части.			Артиллерійскихъ командъ.		Портовыхъ экипажей.		Состоящихъ по министерству и по адмиралтейству.			Моряковъ и фармацевтовъ.	Лекарскихъ помощниковъ.	Шкиперовъ.			Артиллерійскихъ содержателей.		Гражданскихъ чиновниковъ.
	Адмираловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оборъ-офицеровъ	Гардемаринъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оборъ-офицеровъ	Конукторовъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оборъ-офицеровъ.	Конукторовъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оборъ-офицеровъ.	Конукторовъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оборъ-офицеровъ.	Конукторовъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оборъ-офицеровъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оборъ-офицеровъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оборъ-офицеровъ.			Военныхъ.	Гражданскихъ.	Коммисоровъ.	Военныхъ.	Гражданскихъ.	
Изъ того числа:																																		
Въ резервѣ	6	47	22	—	—	—	24	—	—	2	50	—	—	—	2	—	—	—	5	—	63	2	32	—	3	67	—	—	—	—	—	—	—	—
— безсрочномъ отпуску	—	2	10	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
На коммерческихъ судахъ	—	41	21	—	—	—	—	—	—	—	43	—	—	3	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—	—	—	—	—
Въ министерствѣ	26	7	2	—	1	1	1	—	—	1	10	—	2	2	6	—	3	—	3	3	3	—	—	—	3	—	1	3	—	—	—	—	—	147
— портовыхъ управленіяхъ	7	63	4	—	3	6	5	—	2	4	16	—	2	6	37	—	1	39	—	1	5	18	2	8	7	53	—	7	21	17	4	—	—	—	321
— учебныхъ заведеніяхъ	—	14	8	—	—	1	9	—	1	—	26	—	1	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	2	9	—	—	—	3	1	—	—	—	—	14
Раненыхъ въ учебныхъ заведеніяхъ	—	13	5	—	—	4	7	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Въ посторонихъ вѣдомствахъ	21	27	9	—	—	2	6	—	—	—	9	—	1	—	—	—	—	1	—	—	6	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— госпиталяхъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	15	—	—	—	—	16
Итого	60	214	81	—	4	14	53	—	3	8	157	—	6	10	69	—	1	47	—	4	16	7	2	83	11	146	4	11	93	72	21	—	—	—	—	49
Въ командахъ:																																		
Въ балтійскомъ флотѣ:																																		
Дѣйствительно требуется	12	131	548	125	—	3	47	17	2	8	138	49	—	—	—	—	1	149	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Состоитъ	12	171	466	125	—	3	65	17	2	8	172	49	—	—	—	—	1	136	55	—	—	—	2	15	4	69	—	—	2	99	13	23	7	39	6	13	—
Въ черноморской флотиліи:																																		
Дѣйствительно требуется	3	42	160	4	—	—	8	6	—	1	71	17	—	—	—	—	—	47	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Состоитъ	3	54	133	4	—	—	14	6	—	1	96	17	—	—	—	—	—	51	15	—	—	—	—	3	2	22	—	—	1	27	10	4	4	6	—	—	—
Въ сибирской флотиліи:																																		
Дѣйствительно требуется	—	12	43	—	—	—	—	—	—	—	28	5	—	—	—	—	—	12	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Состоитъ	—	10	36	—	—	—	3	—	—	—	15	5	—	—	—	—	—	13	1	—	—	—	—	—	—	5	—	—	9	3	1	—	2	1	—	—	—

www.starieknigi.info

	Флотскихъ.				Артиллерійскихъ.				Штурманскихъ.				Корабельныхъ инженеровъ.				Инженеръ механиковъ.			Инженеровъ морской строительной части.			Артиллерійскихъ.		Портовыхъ экипажей.		Состоящихъ по министерству и по адмиралтейству.			Медиковъ и фармацевтовъ.	Лекарскихъ помощниковъ.	Штурм.			Артиллерійскихъ содержателей.		
	Адмираловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Гардемаринъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Конукторовъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Конукторовъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Конукторовъ.	Конукторовъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Конукторовъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.	Генераловъ.	Штабъ-офицеровъ.	Оберъ-офицеровъ.			Военныхъ.	Гражданскихъ.	Коммисаровъ.	Военныхъ.	Гражданскихъ.	Гражданскихъ чиновниковъ.
Въ каспійской флотиліи:																																						
Дѣйствительно требуется.	1	22	69	—	—	—	4	2	—	—	37	1	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Состоитъ	1	15	53	—	—	—	2	2	—	—	31	1	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	3	1	3	—	—	—	9	11	—	—	4	—	—	—
Въ аральской флотиліи:																																						
Дѣйствительно требуется.	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Состоитъ	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Въ архангельскомъ портѣ:																																						
Дѣйствительно требуется.	—	1	6	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Состоитъ	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	3	—	—	1	—	—	—
Сверхъ того: для разныхъ надобностей на берегу.																																						
Дѣйствительно требуется.	—	32	69	—	—	3	30	—	—	2	111	—	—	—	—	—	—	—	5	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Состоитъ	—	20	19	—	—	3	17	—	—	2	86	—	1	1	40	—	23	—	9	16	—	4	20	—	—	1	10	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого: Дѣйствительно требуется. . .	16	241	903	129	—	6	89	25	2	11	389	72	1	1	40	—	23	1	231	77	—	4	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого: Состоитъ	16	272	709	129	—	6	101	25	2	11	419	72	1	1	40	—	23	1	225	77	—	4	20	2	21	3	116	—	—	14	140	43	29	13	51	6	13	—
Изъ тѣхъ: Излишествуетъ	—	31	—	—	—	—	12	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Изъ тѣхъ: Недостаетъ	—	—	193	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Всего.	76	486	790	129	4	20	154	25	5	19	376	72	7	11	109		23	2	272	77	4	14	47	4	104	(1) 19	262	4	11	107	212	64	(2) 29	13	51	6	13	498

(1) Въ числѣ штабъ-офицеровъ портовыхъ экипажей, состоитъ командирами экипажей 4 флотскихъ штабъ-офицера.

(2) Въ числѣ 29 инженеровъ военныхъ состоитъ 24 оберъ-офицера, числящихся по портовымъ экипажамъ и 5 состоящихъ по адмиралтейству.

www.starieknigi.info

Годовой рапортъ

о приплыли и убыли нижнихъ чиновъ въ 1864 году.

	Состояло по списку къ 1 января 1864 г.	Въ продолженіе 1864 г.		Состоять по списку къ 1-му января 1865 г.				Итого.		За исключеніемъ дезертировъ.	
		Прибыло.	Убыло.	Строевыхъ и нестроевыхъ.	Питомцевъ Императ. Воспит. дома и больныхъ матросовъ.		Денщиковъ.	По списку.	Потребно.	Недостаетъ.	Излишествуетъ.
Балтійскаго флота.											
1) Судовыя команды:											
Въ Гвардейскомъ экипажѣ, съ машинною командою и нестроевою полуротою.	1151	72	173	1036	—		14	1050	1109	73	—
Во флотскихъ экипажахъ	26087	3270	8564	20567	питомцевъ 31		82	(*) 20730	20446	—	202
Въ 1-мъ флотскомъ кадровомъ экипажѣ	131	9	12	128	—		—	128	127	—	1
2) Береговыя команды.											
Въ Артиллерійскихъ ротахъ	644	66	60	646	—		4	650	634	—	12
— Портовыхъ экипаж. ротахъ	2200	448	509	2118	—		21	2139	2190	72	—
и музыкантскомъ хорѣ	67	9	10	66	—		—	66	66	—	—
— Госпитальныхъ ротахъ.	556	37	104	489	—		—	489	727	238	—
— Госпитальныхъ конторахъ.	94	15	19	87	—		3	90	111	24	—
3) Команды замѣняющія вольнонаемными:											
Въ командѣ Архангельскаго порта	191	5	58	138	—		—	138	—	—	—
— Кадрахъ мастеровыхъ и рабочихъ.	2690	22	374	2312	питомцевъ 25		1	2338	—	—	—
— Учебныхъ заведеніяхъ.	367	12	92	270	—		17	287	—	—	—
— Административныхъ Портовыхъ Управленіяхъ	594	45	104	536	—		5	535	—	—	—
Итого	34772	3947	10079	28387	106		147	28640	25410	407	215

(*) Изъ этого числа на коммерческ. судахъ 58 челов.

(*) Случаи прибыли и убыли въ подробномъ видѣ, можно видѣть въ статистической вѣдомости.

	Состояло по списку къ 1 января 1864 г.	Въ продолженіе 1864 г.		Состоять по списку къ 1 января 1865 г.				Итого.		За исключеніемъ дезертировъ.	
		Прибыло.	Убыло.	Строевыхъ и нестроевыхъ.	Питомцевъ Императ. Воспит. дома и больныхъ матросовъ.		Денщиковъ.	По списку.	Потребно.	Недостаетъ.	Излишествуетъ.
Черноморскаго флотилія.											
1) Судовыя команды:											
Во флотскихъ экипажахъ	4008	3995	3629	4118	больныхъ матросовъ 132		124	(*) 4374	3860	—	390
2) Береговыя команды:											
Въ Артиллерійской ротѣ	152	26	35	142	—		1	143	160	18	—
— Портовомъ экипажѣ и ротѣ.	1439	578	1080	915	—		22	937	903	48	—
— Музыкантскомъ хорѣ	87	17	22	82	—		—	82	100	18	—
— Госпитальныхъ ротахъ.	198	73	91	177	—		3	180	177	—	—
— Госпитальныхъ конторахъ.	63	22	26	48	—		10	58	48	—	—
3) Команды замѣняющія вольнонаемными:											
Въ Кадрѣ мастеровыхъ и рабочихъ	612	2	125	487	—		2	489	—	—	—
— Портовыхъ Управленіяхъ.	117	12	35	93	—		1	94	—	—	—
Итого	6675	4725	5043	6062	132		163	6357	5308	84	390
Каспійской флотиліи.											
1) Судовыя команды:											
Во флотскихъ экипажахъ.	3113	612	1348	2340	—		30	(*) 2379	2083	534	—
2) Береговыя команды:											
Въ Артиллерійской ротѣ	108	40	33	115	—		—	115	125	10	—
— Портовомъ экипажѣ	—	561	122	433	—		6	439	480	47	—
— Музыкантскомъ хорѣ	40	2	2	40	—		—	40	40	—	—

(*) Изъ этого числа на комм. судахъ 10 человѣкъ.

(*) Изъ этого числа на коммерческихъ судахъ 22 человѣка.

www.starieknigi.info

	Состояло по списку къ 1 января 1864 г.	Выпродолженіе 1864 г.		Состоитъ по списку къ 1 января 1865 г.			Итого.		За исключеніемъ денщиковъ.	
		Прибыло.	Убыло.	Строевыхъ и нестроевыхъ.	Питомцевъ Император. Воспит. дома и вольныхъ матросовъ.	Денщиковъ.	По списку.	Потребно.	Недостаетъ.	Излишествуетъ
3) Команды замѣняющіяся вольнонаемными:										
Въ Кадрѣ мастеровыхъ и рабочихъ	374	1	17	358	—	—	358	—	—	—
— Портовомъ Управленіи .	6	6	6	6	—	—	6	—	—	—
Итого . . .	3643	1222	1528	3301	—	36	3337	3578	641	—
Въ Аральской флотиліи . .	194	8	23	173	—	6	179	241	68	—
Сибирской флотиліи.										
Флотскаго экипажа . . .	1654	525	677	1497	—	5	1502	2026	529	—
Музыкантскаго хора . . .	47	—	—	47	—	—	47	49	2	—
Госпитальной полуроты Николаевскаго госпиталя (*). .	75	20	19	76	—	—	76	81	5	—
Конторъ госпиталей . . .	16	7	5	18	—	—	18	22	4	—
Кадра портовыхъ мастеровыхъ	—	134	9	125	—	—	125	120	—	5
Портоваго Управленія. . .	58	14	17	55	—	—	55	37	—	18
Итого . . .	1850	700	727	1818	—	5	1823	2335	540	23
Всего . . .	47134	10602	17400	39741	238	357	40336	36872	1740	628

(*) Маріинская госпитальная полурота не сформирована, за недостаткомъ нижнихъ чиновъ; госпитальная же прислуга назначается отъ сухопутныхъ войскъ, расположенныхъ на мысѣ Чыррахъ, изъ числа слабыхъ и неспособныхъ людей.

www.starieknigi.info

Сверхъ всего показаннаго выше къ 1-му января 1865 года, имѣется:

Въ балтійскомъ флотѣ: Кантонистовъ въ гвардейскомъ экипажѣ.	36
Юнговъ 1-го учебнаго экипажа и учениковъ школы писарей и содержателей	275
Учениковъ фельдшерской школы	25
Вольноприходящихъ учениковъ для пріобученія мастерствамъ	403
Вольнонаемныхъ: Въ командѣ архангельскаго порта . . .	19
Въ кадрахъ мастеровыхъ и рабочихъ	301
Прислуги въ учебныхъ заведеніяхъ	158
Писцовъ и пр. нижняго званія чиновъ при учрежденіяхъ министерства и портовыхъ управленіяхъ.	450
Въ черноморской флотиліи: юнговъ.	53
Учениковъ фельдшерской школы	38
Вольноприходящихъ учениковъ для пріобученія мастерствамъ	330
Вольнонаемныхъ: при портовыхъ управленіяхъ .	40
— въ кадрѣ мастеровыхъ и рабочихъ.	50
Въ каспійской флотиліи: Вольноприходящихъ учениковъ для пріобученія мастерствамъ	95
Вольнонаемныхъ при портовыхъ управленіяхъ. .	139
Въ сибирской флотиліи: юнговъ при 27 флотскомъ экипажѣ.	5
Вольно-приходящихъ учениковъ	16
Вольнонаемныхъ писцовъ при портовомъ управленіи	10

www.starieknigi.info

Статистическая вѣдомость

о нижнихъ чинахъ за 1864 годъ.

Составлена по 1 января 1865 года.

Выслужившихъ лѣта.	Балтійскаго флота.							Черноморской флотиліи.					Каспійской флотиліи.					Аральской флотиліи.	Сибирской флотиліи.	
	Судовыя команды (1).	Въ томъ числѣ.			Береговыя команды (2).	Команды, занимающіяся вольнонаемными (3).	Судовыя команды (1).	Въ томъ числѣ.			Береговыя команды (2).	Команды, занимающіяся вольнонаемными (3).	Судовыя команды (1).	Въ томъ числѣ.			Береговыя команды (2).	Команды, занимающіяся вольнонаемными (3).	Судовыя команды (1).	Флотскаго экипажа (4).	Береговыя команды (4).
		Стрѣлковъ.	Комендоровъ.	Гимнастиковъ.				Стрѣлковъ.	Комендоровъ.	Гимнастиковъ.				Стрѣлковъ.	Комендоровъ.	Гимнастиковъ.					
Рекрутъ	3	—	—	—	—	—	259	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	196	—
Менѣе года	85	—	—	—	19	—	873	—	—	—	31	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—
1 годъ	2069	6	—	—	63	—	53	—	—	—	15	—	386	—	—	—	7	—	—	—	—
2 года	103	1	—	—	8	6	127	—	—	—	23	3	5	—	—	—	—	—	—	—	—
3 —	52	—	—	—	10	19	36	—	—	—	14	2	4	—	—	—	1	—	1	—	1
4 —	87	2	—	—	12	52	48	—	—	—	11	3	5	—	—	—	—	—	7	10	3
5 лѣтъ	83	2	2	1	13	45	54	—	—	—	12	17	3	—	—	—	—	—	12	6	5
6 —	88	2	1	—	23	48	51	—	1	—		16	5	—	—	—	1		3	13	5
7 —	73	10	7	3	13	42	64	—	—	—	9	6	3	—	—	—	2	2	5	42	17
8 —	236	22	8	5	28	71	161	—	2	—	13	9	13	—	—	—	6	2	8	18	18
9 —	3923	51	120	47	224	296	932	3	24	2	155	47	747	1	2	—	297	195	75	33	23
10 —	6358	97	338	113	612	848	901	1	22	—	241	34	180	—	4	—	53	38	15	59	59
11 —	2982	68	303	104	285	331	131	—	—	—	39	30	136	2	5	1	19	21	30	137	16
12 —	1109	30	132	40	217	122	115	—	—	—	39	62	90	1	—	1	2	3	5	258	40
13 —	1420	28	128	35	177	170	64	—	—	—	75	63	154	—	1	1	20	15	14	212	15
14 —	2036	36	135	41	425	254	94	—	—	—	139	68	118	—	—	—	30	17	1	226	31
15 —	392	3	11	3	420	236	56	—	—	—	75	25	47	—	—	—	13	6	—	131	11
16 —	258	6	5	4	249	208	74	—	—	—	101	35	127	1	—	—	46	25	1	72	9
17 —	169	—	1	1	193	141	55	—	—	—	73	30	67	—	—	—	34	24	—	41	6

(1) Гвардейскій финскій кадръ и флотскіе экипажи.
(2) Артиллерійская рота, портовые экипажи и роты, музыкантскіе хоры и госпиталь-
(3) Команда Архангельскаго порта, учебныя заведенія и экипажи, министерскія и
Подробное свѣдѣніе, какія именно куда вошли команды можно видѣть въ
(4) Госпитальная полурота, музыкантскій хоръ, конторъ госпиталей, кадры портo-

ныя роты и конторы.
портовыя управленія и кадры мастеровыхъ и рабочихъ въ портахъ.
годовомъ рапортѣ.
выхъ мастеровыхъ и портоваго управленія.

www.starieknigi.info

Выслужившихъ лѣта.	Балтійскаго флота.							Черноморскій флотилія.					Каспійской флотилія.					Аральской флотилія.	Сибирской флотилія.	
	Судовая команда (1).	Въ томъ числѣ.			Береговая команда (2).	Команда, занятая по хозяйственнымъ (3)	Судовая команда (1).	Въ томъ числѣ.			Береговая команда (2).	Команда, занятая по хозяйственнымъ (3)	Судовая команда (1).	Въ томъ числѣ.			Береговая команда (2).	Команда, занятая по хозяйственнымъ (3)	Судовая флотская.	Флотскаго экипажа (1).	Береговая команда (2).
		Старшихъ.	Комендоровъ.	Гимнастиковъ.				Старшихъ.	Комендоровъ.	Гимнастиковъ.				Старшихъ.	Комендоровъ.	Гимнастиковъ.					
18 лѣтъ	175	2	4	—	172	140	41	—	—	—	97	33	181	—	—	—	57	3	1	13	3
19 —	70	—	—	2	140	135	40	—	—	—	33	12	66	—	—	—	8	1	—	20	5
20 — и болѣе	117	—	2	—	117	75	95	—	—	—	41	16	82	—	—	—	4	5	1	15	6
Итого	21908	361	1197	399	3434	3298	4374	4	49	2	1400	583	2379	3	12	3	594	364	179	1502	321
Въ томъ числѣ:																					
1) Гимнастиковъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
2) Комендоровъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Грамотныхъ (умѣющихъ читать и писать)	5276	—	—	—	1018	1269	1097	—	—	—	623	313	742	—	—	—	110	54	48	130	132
Находившихся и находящихся въ дальнихъ загран. плаваніяхъ	8506	—	—	—	—	—	706	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	3	585	—
На добровольной вторичной службѣ	106	—	—	—	33	33	47	—	—	—	26	11	15	—	—	—	1	3	3	2	3
Умѣющихъ плавать	9170	—	—	—	681	862	2639	—	—	—	900	312	1761	—	—	—	259	354	159	314	61
Изъ солдатскихъ дѣтей	1284	—	—	—	471	389	746	—	—	—	635	316	153	—	—	—	13	9	11	202	73
Изъ арестантовъ	1	—	—	—	2	10	4	—	—	—	24	11	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Разжалованныхъ изъ офицеровъ	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Находящихся въ разрядѣ штрафованныхъ, штрафы копѣ внесены въ формулярѣ. — Въ графу о прохожденіи службы	174	—	—	—	15	—	8	—	—	—	9	—	6	—	—	—	1	—	3	9	4
Въ штрафную графу	490	—	—	—	78	8	30	—	—	—	93	6	15	—	—	—	7	—	1	3	5

www.starieknigi.info

В списочномъ числѣ находится:	Балтійскаго флота.			Черноморской флотиліи.			Каспійской флотиліи.			Аральской флотиліи.	Сибирской флотиліи	
	Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды, занимающія не вымпельныя.	Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды, занимающія не вымпельныя.	Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды, занимающія не вымпельныя.	Судовыя флотскія роты.	Флотскаго экипажа.	Береговыхъ командъ.
	(4)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)		(1)	(4)			
Исповѣданій: православнаго.	17578	2600	2915	4116	1189	456	2261	539	336	172	1459	300
— лютеранскаго	3325	629	257	10	7	6	30	2	—	1	20	5
— католическаго	99	64	95	139	178	118	35	8	12	—	2	13
— магометанскаго	908	141	31	109	26	3	53	45	16	6	21	2
Имѣющихъ знакъ военнаго ордена 4-й степени.	10	—	—	19	1	1	5	1	—	—	—	—
Въ продолженіе года: заболѣло.	5504	1232	624	563	504	65	383	208	268	58	388	89
— — выздоровѣло	4657	1004	515	489	446	51	787	182	266	50	324	74
Осталось къ 1863 году больныхъ	303	133	44	74	58	14	55	19	2	8	31	10
Въ продолженіе года: состояло подъ судомъ.	513	147	—	37	70	—	19	16	—	2	39	11
Изъ нихъ оказалось: невиннымъ	4	4	—	2	3	—	—	—	—	—	1	—
— въ подозрѣніи	17	14	—	3	7	—	1	—	—	—	—	—
— наказанныхъ по суду не тѣлесно.	295	67	—	15	30	—	12	6	—	—	13	3
— тѣлесно наказанныхъ по суду.	101	18	—	17	30	—	5	5	—	—	2	1
Понесшихъ дисциплинарныя взысканія:												
Простымъ арестомъ: унтеръ-офицеровъ	81	12	7	14	40	—	3	4	—	1	45	44
— — рядовыхъ	387	136	6	86	66	—	34	12	—	—		
На хлѣбѣ и водѣ: унтеръ-офицеровъ	62	14	3	11	23	—	6	7	—	—		
— — рядовыхъ	370	124	10	155	94	—	57	22	—	3	58	21
Одиночному заключенію: унтеръ-офицеровъ	15	1	—	—	3	—	3	—	—	—		
— — рядовыхъ	159	12	5	—	32	—	11	—	—	—		
Состоящихъ въ разрядѣ штрафованныхъ: тѣлесному наказанію	170	28	—	10	2	—	1	1	—	2	9	1

www.starieknigi.info

В списочномъ числѣ находится:	Балтійскаго флота.		
	Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды, занимающія волънонаемныя.
	(1)	(2)	(3)
Лицъ нижнихъ унтеръ-офицерскаго и ефрейторскаго званія	35	12	1
Понижен. на младшіе оклады и званія	105	13	6
Имѣется женатыхъ, коихъ жены: при командѣ	3017	1180	1587
на родинѣ	2794	277	97
Въ продолженіе года вступило въ бракъ	168	62	153
Въ продолженіе 1864 года.			
Прибыло поступленіемъ на службу:			
Изъ дворянъ	17	1	—
— вольноопредѣляющихся	12	—	1
Вербованныхъ изъ финновъ	3	—	—
— воспитательнаго дома	25	—	—
— временнаго отпуска	170	12	—
— дѣтей нижнихъ чиновъ	9	1	—
— отставки	4	2	—
— продолжительнаго отпуска	226	40	1
— бѣжавшихъ	109	20	—
— другихъ вѣдомствъ	26	2	2
— рекрутъ	340	59	—
— неспособныхъ 1-й статьи (изъ судовыхъ командъ переведен.)	16	208	—
— плѣна	—	—	—
— больныхъ матросъ	—	—	—

Черноморской флотиліи.			Каспійской флотиліи.			Аральской флотиліи	Сибирской флотиліи	
Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды занимающія волънонаемными.	Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды, занимающія волънонаемными.	Судовая флотскаго экипажа.	Флотскаго экипажа.	Береговыхъ командъ.
(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)		(1)	(2)
2	2	—	3	3	—	1	20	5
4	5	—	2	—	—	3	—	1
764	659	304	708	245	191	24	128	62
546	96	33	557	105	9	26	151	35
44	24	26	12	1	14	—	9	6
7	—	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	7	—	—	—	—	—	—	—
—	4	—	—	—	—	—	—	2
22	13	—	15	8	—	—	16	—
57	21	—	3	2	—	—	7	1
720	4	—	2	—	—	3	32	36
267	—	—	9	—	—	—	196	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	1	—	1	—	—	—	—	—
162	—	—	—	—	—	—	—	—

www.starieknigi.info

В списочномъ числѣ находится.	Балтійскаго флота.		
	Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды, занимающіяся полевыми работами.
	(1)	(2)	(3)
Изъ безсрочнаго отпуска . .	1	—	—
— разжал. изъ кондукторовъ	1	—	—
Итого прибыло. . .	1464	344	4
Изъ командъ морскаго вѣдомства переводами. . .	1824	231	80
Всего прибыло. . .	3288	575	84
Убыло: производствомъ:			
Въ офицерскіе чины: военный	8	—	—
— — — гражданскій	8	3	6
Въ гардемарины и кондукторы	13	—	4
Уволено отъ службы:			
Съ чиномъ колл. регистратора	—	—	1
Въ личные почетные граждане	2	—	2
За выслугу лѣтъ	408	192	120
Въ безсрочный отпускъ	117	33	171
— продолжительный отпускъ	—	—	—
Во временной отпускъ	4075	—	—
Уволено по неспособности:			
Въ I статью (перев. въ берегов. команды) . . .	230	—	2
Во II статью: на собственное пропитаніе. .	116	24	—
— — казенное содержаніе. . . .	3	4	—

Черноморской флотиліи.			Каспійской флотиліи.			Аральской флотиліи.	Сибирской флотиліи	
Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды занимающіяся полевыми работами.	Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды занимающіяся полевыми работами.	Судовая флотская рота	Флотскаго экипажа.	Береговыя команды.
(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)		(1)	(2)
—	1	—	—	—	—	5	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
1294	51	—	35	10	—	8	252	29
2701	663	14	577	579	6	—	273	146
3995	716	14	612	589	6	8	525	175
—								
—	7	—	1	—	—	—	—	—
—	—	1	5	—	—	—	—	1
23	—	—	—	—	—	—	—	—
—	7	1	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—
731	480	67	147	27	7	1	20	4
34	47	80	1	2	—	13	14	—
—	4	—	—	7	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	—	10	—	—	—	—	—	—
14	5	—	32	16	—	2	22	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

www.starieknigi.info

В списочномъ числѣ находится.	Балтійскаго флота. Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды, завѣдующія водопроводами.
	(1)	(2)	(3)
На собственное пропитаніе	141	49	8
— казенное содержаніе	12	6	2
Въ III статью. Въ приказъ общественнаго призрѣнія и другія богоугодныя заведенія	3	3	—
Возвращено въ первобытное состояніе	57	7	7
Переведено въ другія вѣдомства	21	—	6
Назначено штрафованныхъ въ рабочія бригады	262	37	2
Бѣжало (*)	165	21	—
Безъ вѣсти пропало	1	1	—
Въ арестанты	54	14	—
Сослано въ Сибирь	3	35	3
Умерло	524	62	72
Удавившихся	1	—	—
Утонуло	31	2	—
Убитыхъ на работѣ	2	1	—
Замерзло	1	—	—
Взятыхъ въ плѣнъ	—	—	—
Уволено отъ службы по суду	—	—	—
Итого убыло	7158	495	406
Въ команды другаго вѣдомства переводами	1591	207	222
Всего убыло	8749	702	628

(*) Въ этомъ числѣ заключаются самовольно-отлучившіеся и лишившіеся на

Черноморской флотиліи. Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды, завѣдующія водопроводами.	Каспійской флотиліи. Судовыя команды.	Береговыя команды.	Команды, завѣдующія водопроводами.	Аральской флотиліи. Судовая флотская рота	Сибирской флотиліи. Флотскаго экипажа.	Береговыя команды.
(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)		(1)	(2)
15	19	1	13	9	—	—	24	9
7	2	—	1	1	—	—	12	1
—	—	1	—	—	—	—	—	—
3	2	—	14	—	1	—	—	—
24	16	—	1	—	—	1	3	—
43	41	—	30	12	—	—	—	—
66	16	—	13	2	—	—		1
1	—	—	4	—	—	—	—	—
9	14	—	3	3	—	—	1	—
6	2	—	—	1	—	—	1	—
69	22	10	22	7	4	1	27	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	—	—	—	—	—	—	6	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	—	—
1086	685	111	288	87	12	23	139	36
2543	569	49	1060	56	11	—	538	24
3629	1254	160	1348	143	23	23	677	50

службу; находится же въ бѣгахъ 65 человѣкъ.

www.starieknigi.info

Вѣдомость о нижнихъ чинахъ уволенныхъ

Въ какія губерніи уволены.	Какихъ годовъ набора.									
	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847
Въ Августовскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Архангельскую	—	2	—	—	1	4	2	89	84	75
— Астраханскую	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
— Витебскую	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—
— Владимірскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Воронежскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Вятскую	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
— Вологодскую	—	—	—	8	—	8	6	293	6	24
— Екатеринославскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Казанскую	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
— Каменецъ-Подольскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
— Костромскую	—	—	—	4	—	—	3	172	1	8
— Курляндскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Кронштадтъ (С. Петербургской губ.)	—	4	—	4	2	—	3	23	61	76
— Лифляндскую	—	—	—	—	—	—	—	1	1	143
— Московскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Нижегородскую	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
— Николаевъ (Херсонской губерніи)	—	—	—	—	—	—	—	1	3	2
— Орловскую	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
— Новгородскую	—	—	—	—	—	—	9	2	128	1
— Оренбургскую	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
— Олонецкую	—	—	1	—	3	1	1	1	33	26

во временный отпускъ въ 1864 году.

набора.							Итого.	Въ нихъ находится звѣній.								
								Строевыхъ и музыкантовъ.				Нестроевыхъ.		Машинистовъ.		
1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854		Бодисовъ.	Большихъ тов.	Квартирмейстеровъ.	Мастеровъ.	Унтеръ-офицеровъ.	Рядовыхъ.	Унтеръ-офицеровъ.	Рядовыхъ.	Кочегаровъ.
—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
15	114	3	—	—	—	—	322	1	3	36	240	4	7	2	3	31
14	12	—	—	—	—	—	28	—	—	3	24	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—
—	1	—	3	—	—	—	4	—	—	—	4	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—
3	4	—	4	—	—	—	13	—	—	—	12	—	1	—	—	—
377	291	2	4	—	1	—	1020	9	20	145	778	2	13	2	13	38
—	1	—	—	—	—	6	7	—	—	—	7	—	—	—	—	—
771	411	—	6	—	—	—	1192	9	24	144	929	5	11	2	13	55
—	1	—	—	—	—	—	8	—	1	1	5	—	—	—	—	1
2	207	2	13	—	—	—	417	1	15	56	313	1	3	3	2	23
—	—	10	—	—	—	—	10	—	1	3	4	—	—	—	—	—
57	113	9	—	—	—	—	353	3	7	50	261	3	17	3	—	3
4	122	3	—	—	—	—	274	3	3	21	210	1	3	—	10	23
—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—
—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—
4	1	—	—	—	—	—	11	—	—	10	1	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
1	2	3	—	—	—	—	151	3	6	21	113	—	1	1	1	5
3	—	—	1	—	—	—	5	—	—	—	5	—	—	—	—	—
84	161	4	—	—	—	—	320	1	3	49	241	1	4	3	1	12

www.starieknigi.info

Въ какія губерніи уволены.	Какихъ годовъ набора.										Итого.	Въ нихъ находится нижнихъ чиновъ.									
												Строевыхъ и музыкантовъ.				Нестроевыхъ.		Машинистовъ.			
	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847		Боцмановъ.	Боцманматовъ.	Квартирмейстеровъ.	Матросовъ.	Унтеръ-офицеровъ.	Рядовыхъ.	Унтеръ-офицеровъ.	Рядовыхъ.	Кочегаровъ.	
Въ Пермскую	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
— Подольскую	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
— Полтавскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
— Псковскую	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	
— Ревель (Эстляндской губерніи)	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	6	—	—	—	6	—	—	—	—	—	
— Рязанскую	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
— Саратовскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
— Самарскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
— Смоленскую	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
— Сибирскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
— С. Петербургскую	—	—	—	1	1	1	3	19	108	45	178	1	1	1	1	—	—	—	—	—	
— Таврическую	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	
— Тверскую	—	—	1	—	—	—	—	—	88	—	89	2	3	21	55	—	1	—	2	5	
— Тульскую	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
— Херсонскую	—	1	—	—	—	2	1	4	10	2	20	—	—	1	19	—	—	—	—	—	
— Эстляндскую	—	—	—	—	—	—	1	1	43	125	170	1	1	1	167	—	—	—	—	—	
— Ярославскую	—	—	—	—	—	3	2	2	1	—	8	—	—	—	8	—	—	—	—	—	
Всего	1	3	2	17	7	19	35	557	577	543	1761	4	5	24	1728	—	—	—	—	—	

Примѣчаніе. Сверхъ показаннаго здѣсь числа предполагается уволить весною 1855 года изъ ревельскаго флотскаго полуэкипажа, команды: домесносскаго маяка и сигнальныхъ станцій . . . — — — — — — — — 1 2 3 — — — 3 — — — — —

Примѣчаніе. Въ общемъ числѣ нижнихъ чиновъ, уволенныхъ въ отпускъ заключаются 117 службы за дугосдѣтное плаваніе на фрегатахъ: «Палладѣ», «Діанѣ», «Авроръ» и Аскольдѣ», и

Итого.	Строевыхъ и музыкантовъ.				Нестроевыхъ.		Машинистовъ.		
	Боцмановъ.	Боцманматовъ.	Квартирмейстеровъ.	Матросовъ.	Унтеръ-офицеровъ.	Рядовыхъ.	Унтеръ-офицеровъ.	Рядовыхъ.	Кочегаровъ.
6	—	—	1	5	—	—	—	—	—
2	—	—	—	2	—	—	—	—	—
1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
5	—	—	3	1	—	—	—	—	—
9	—	—	—	9	—	—	—	—	—
1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	—	1	2	13	—	—	—	—	1
8	—	—	2	5	—	—	—	—	1
1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
2	—	—	1	1	—	—	—	—	—
305	3	7	51	191	6	7	11	6	23
9	—	—	2	7	—	—	—	—	—
89	2	3	21	55	—	1	—	2	5
1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
29	—	—	13	9	—	—	2	—	—
309	—	1	21	248	—	11	—	5	23
28	1	2	5	19	—	—	—	—	1
4975	36	102	672	3721	23	79	29	62	251
20	—	—	1	19	—	—	—	—	—

человѣкъ наборовъ 1850—1854 годовъ, какъ выслужившіе 14 лѣтъ, по случаю прибавочныхъ годовъ за бытность при защитѣ Севастополя.

www.starieknigi.info

Вѣдомость о числѣ нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, находящихся во временномъ отпуску изъ увольненій до 1864 года.

Въ какихъ губерніяхъ и областяхъ проживаютъ.	Года наборовъ. 1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	Всего.
Въ губерніяхъ:												
Архангельской	3	9	13	5	9	—	—	—	—	4	—	43
Астраханской	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	8	12
Въ Бессарабской области	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2
Въ губерніяхъ.												
Витебской	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Владимірской	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2
Вологодской	88	3	33	33	42	2	2	2	1	1	1	208
Витской	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2
Казанской	1	9	20	108	76	—	—	—	—	—	—	214
Кіевской	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Ковенской	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Костромской	63	2	2	—	50	—	5	—	4	—	13	139
Курляндской	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	1	5
Лифляндской	—	2	20	—	18	—	—	—	—	—	—	40
Нижегородской	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Новгородской	5	52	2	1	—	—	1	—	—	9	—	70
Олонецкій	1	21	13	31	33	—	—	3	—	4	—	126
Пермской	—	1	—	4	—	—	—	—	—	1	—	6
Подольской	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
С. Петербургской	28	39	60	38	43	2	1	—	1	4	—	206
Саратовской	1	1	—	—	—	—	—	—	3	7	15	27
Самарской	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Симбирской	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
Тверской	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
Херсонской	1	3	3	4	4	5	3	—	6	21	17	66
Эстляндской	2	25	65	4	46	—	—	—	—	4	3	149
Ярославской	2	1	—	—	2	—	1	2	—	1	1	25
	195	256	233	248	331	12	13	8	16	58	75	1445

Вѣдомость о числѣ находящихся во временномъ отпуску комендоровъ, стрѣлковъ и гимнастиковъ.

Въ какія губерніи уволены.	Комендоровъ. Года наборовъ. 1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	Стрѣлковъ. 1845	1846	1847	1848	1849	Гимнастиковъ. 1845	1846	1848	1849	1851
Въ Архангельскую	1	—	—	3	3	1	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
— Вологодскую	—	—	21	—	2	45	22	—	—	—	2	—	—	—	4	1	—	2	1	1
— Казанскую	—	—	—	—	—	54	41	—	1	—	—	—	—	2	1	—	—	2	7	—
— Кронштадтъ	—	1	1	3	3	1	4	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
— Костромскую	—	—	9	—	—	—	22	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Лифляндскую	—	—	—	—	9	1	4	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
— Новгородскую	—	1	—	9	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Олонецкую	—	—	—	4	5	9	20	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
— Херсонскую	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— С. Петербургскую	—	—	1	17	1	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
— Тверскую	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
— Тульскую	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Эстляндскую	—	—	—	2	8	1	7	—	—	—	1	3	—	2	—	—	—	—	—	—
— Ярославскую	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	1	1	2	32	47	80	115	127	3	4	2	3	4	2	10	1	1	4	9	1
							362							21				16		

www.starinoknigi.info

ВѢДОМОСТЬ
О РАСКВАРТИРОВАНІИ НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА.

Наименованіе портовъ.	Въ казенныхъ домахъ.				Въ домахъ нанимаемыхъ казною.				Постоемъ отъ города.	
	Должно помѣщаться по положенію.		Имѣетъ помѣщенія.		Должно помѣщаться по положенію.		Имѣетъ помѣщенія.			
	Холостыхъ.	Женатыхъ.	Холостыхъ.	Женатыхъ.	Холостыхъ.	Женатыхъ.	Холостыхъ.	Женатыхъ.	Холостыхъ.	Женатыхъ.
Аральской фл. въ фортахъ № 1 и Перовскій	—	—	147	5	—	—	—	—	—	—
Архангельскъ	—	121	71	—	—	—	—	—	—	—
Астрабадъ	—	—	125	35	—	—	—	—	—	—
Астраханъ	1100	—	845	65	—	283	—	313	—	—
Баку	—	—	381	43	—	—	—	—	—	—
Гельсингфорсъ	433	60	220	49	—	—	—	—	—	22
Керчь	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—
Кокшино	—	—	70	15	—	—	—	—	—	—
Константиновскъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кронштадтъ	12692	2115	11904	2283	—	625	20	511	—	—
Лисій Носъ	500	—	471	—	—	—	—	—	—	—
Николаевскъ на Амурѣ	800	—	757	—	—	—	—	—	—	—
Николаевъ	2684	—	2249	15	—	—	—	—	—	—
Новороссійскъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Петрозаводскъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Поти	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Ревель	378	—	189	7	—	—	—	—	102	—
Ростовъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
С. Петербургъ	5234	978	4169	953	1256	440	1100	420	—	—
Севастополь	1200	—	357	1	—	—	—	—	—	—
Сухумъ	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—

Въ собственныхъ домахъ и на наемныхъ квартир.		Стоимость казенныхъ нанимаемыхъ домовъ.									
Съ получ. квар. довѣт.		Безъ квартирнаго довольствія.		Отопленіе.		Освѣщеніе.		Ремонтъ.		Плата за наемные дома.		Итого.	
Холостыхъ.	Женатыхъ.	Холостыхъ.	Женатыхъ.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	10	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	316	447	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	195	552	7317	45	642	75	2000	—	—	—	10160	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	34	—	98	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	277	1691	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	137	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	59	112	6805	8	1669	99	—	—	42600	—	51075	2
32	—	6	137	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ПРИМѢЧАНІЯ.

Въ С. Петербургѣ дѣйствительная стоимость помѣщенія въ вольнонаемныхъ квартирахъ съ отопленіемъ и освѣщеніемъ обходится каждому семейству нижнихъ чиновъ отъ 2 руб. 70 коп. до 3 р. 70 к. въ мѣсяцъ или по средней стоимости 3 р. 20 к. въ мѣсяцъ.

Изъ прочихъ портовъ свѣдѣній о стоимости вольнонаемныхъ квартиръ не доставлено.

Нижніе чины, проживающіе на вольнонаемныхъ квартирахъ безъ квартирнаго довольствія отъ казны не получаютъ одного, нѣкоторые потому, что при вступленіи въ бракъ дали подписку въ томъ, что не будутъ просить казеннаго помѣщенія, а другіе потому, что живутъ на вольнонаемныхъ квартирахъ по собственному желанію.

www.starieknigi.info

ОВЪ УБЫТКАХЪ, ПРИНЯТЫХЪ НА СЧЕТЪ КАЗНЫ.

ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОМУ ДЕПАРТАМЕНТУ.

Въ октябрѣ мѣсяцѣ 1864 года отправлены были изъ С.-Петербурга въ Кронштадтъ, для снятія съ мели пароходо-фрегата «Храбрый», два проводочныхъ бота. Когда боты эти, принявъ съ стоявшаго въ срединѣ гавани пароходо-фрегата «Рюрикъ» шпили, якоря, гинь-лопари и другія вещи, стали подтягиваться къ подъемному крану, для погрузки кабельтововъ и цѣпныхъ якорей, пароходо-фрегатъ, снявшись съ мѣста и сдѣлавъ циркуляцію для выхода на малый рейдъ, задѣлъ якоремъ за завезенный съ ботовъ къ лѣснымъ воротамъ и завязанный тамъ къ рыму завозъ, состоявшій изъ 5 дюймоваго троса, длиною 94½ сажени, и наставленнаго къ нему 3½ дюймоваго, длиною 48½ саж., оборвалъ его, и потащилъ съ собою на малый рейдъ, причемъ, во время хода пароходо-фрегата, завозъ утонулъ. Изъ произведеннаго по этому случаю слѣдственнаго дѣла видно: 1) что хотя съ ботовъ и кричали, чтобы на пароходо-фрегатѣ обратили на это вниманіе, но за дальностію разстоянія, на пароходо-фрегатѣ никто этого не замѣтилъ; 2) что по отзыву командира пароходо-фрегата, если бы и было съ парохода замѣчено, что якорь зацѣпилъ за завозъ, то и тогда не было бы возможности заняться освобожденіемъ завоза, безъ явнаго вреда пароходу, при выходѣ его изъ гавани; 3) что къ принятію немедленно мѣръ къ отысканію завоза не было возможности по спѣшной погрузкѣ вещей въ бота; и 4) что хотя впослѣдствіи и приняты были отъ кронштадтскаго порта всѣ мѣры къ отысканію этого завоза, но онѣ не имѣли успѣха.

По разсмотрѣніи этого дѣла оберъ-аудиторомъ балтійскаго флота, убытокъ отъ потери упомянутаго завоза, простирающійся на сумму 69 руб. 6 коп., какъ происшедшій отъ неизбѣжной случайности, принятъ на счетъ казны, съ разрѣшенія г. директора кораблестроительнаго департамента.

www.starieknigi.info

ЧЕЛОВѢКОЛЮБИВЫЙ ПОДВИГЪ.

С. Петербургскій оберъ-полиціймейстеръ довелъ до свѣдѣнія министра внутреннихъ дѣлъ, что городовой унтеръ-офицеръ Васильевской части Дмитрій Степановъ, 9-го минувшаго апрѣля въ 12 часовъ дня, находясь на часахъ у бывшаго Костыльскаго въѣзда, замѣтилъ на взморьѣ, въ дальнемъ разстояніи отъ берега, на льду людей, которымъ не было средствъ къ спасенію, такъ какъ ледъ уже тронулся. Принявъ въ положеніи ихъ живое участіе, Степановъ тотчасъ же сталъ просить лицъ, лодки которыхъ были на берегу, помочь погибающимъ; но охотника пуститься на лодкѣ въ даль, съ явною для себя опасностію, не нашлось.

Въ это время проходилъ тамъ прапорщикъ резервнаго флота *Павелъ Вульфъ*, который, узнавъ отъ Степанова въ чемъ дѣло, пригласилъ съ собой сына ремесленника *Ивана Калякина*, взялъ лодку и потащилъ ее отъ берега по льду, безпрерывно проваливаясь въ воду; городовой Степановъ просилъ взять и его, но Вульфъ, по малому размѣру лодки, не могъ исполнить его просьбы. Добравшись до первой полыньи и спустивъ лодку на воду, Вульфъ и Калякинъ встрѣтили густой ледъ, но затрудненіе это не остановило ихъ, они перекинули поперекъ лодки веревку и каждый изъ нихъ обмоталъ конецъ ея около пояса и такимъ образомъ, проваливаясь почти на каждомъ шагу въ воду и подвергая жизнь свою явной опасности, лица эти, таща лодку за ключины, пробирались: гдѣ по льду, гдѣ на лодкѣ по водѣ и, наконецъ, на разстояніи около 3-хъ верстъ отъ берега, добрались до двухъ человѣкъ, стоявшихъ на льдинѣ, носимой вѣтромъ по взморью. Вульфъ и Калякинъ приняли ихъ въ лодку и тѣмъ же путемъ возвратились къ берегу уже въ 4 часа по полудни.

Спасенные люди оказались: государственные крестьяне Архангельской губерніи Пинегскаго уѣзда, Мануилъ Порохинъ и Иванъ Игиковъ, которые при разспросѣ объяснили, что они отправились

www.starieknigi.info

изъ Кронштадта по льду въ С. Петербургъ и неожиданно замѣтили уже въ виду Петербурга, что ледъ вокругъ ихъ разломало и они не могли идти ни въ С. Петербургъ, ни назадъ въ Кронштадтъ.

По докладѣ о семъ Государю Императору, Его Величество соизволилъ повелѣть, за таковой человѣколюбивый подвигъ, совершенный прапорщикомъ Вульфомъ, наградить его золотою медалью съ надписью «за спасеніе погибавшихъ», для ношенія въ петлицѣ на владимірской лентѣ и выдать ему *пятьсотъ рублей* изъ государственнаго казначейства.

www.starieknigi.info

ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,

НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

(исправлено по 30 іюня 1865 г.)

Названіе судовъ.	Число				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Силъ.	Офицер., гардемар. и кондук.	Нижнихъ чиновъ.		
Эскадра Тихаго океана:						
Корв. **Богатырь** .	17	360	21	308	К.-Л. Бар. *Бухгольцъ*.	1 апрѣля находился въ Юкагамѣ.
— **Варягъ** . .	17	360	24	307	К.-Л. *Лундъ*.	1 апрѣля наход. въ Нагасаки.
Въ отдѣльномъ плаваніи:						
Парус. трансп. **Гилякъ**	»	»	11	58	К.-Л. *Энквистъ*.	3 марта приб. въ Гонолулу.
На станціи въ Константинополѣ:						
Пароходъ **Тамань**.	»	180	8	70	К. 2 р. *Антипа*.	Въ Константинополѣ.
Въ распоряженіи комиссара при европейско-дунайской ком.						
Пароходъ **Алушта**.	»	80	5	61	К.-Л. *Сухинъ*.	Въ Галацѣ.
— **Чатырдагъ**.	»	»	6	59	К.-Л. *Шевяковъ*.	

www.starieknigi.info

ВѢДОМОСТЬ

Документамъ на капиталы эмеритальной кассы м. в. хранящіеся въ государственномъ банкѣ.

№№ по порядку.	Наименованіе документовъ.	На сумму.	
		Рубли.	К.
1	Книга на записку текущаго счета эмеритальной кассы съ государственнымъ банкомъ по которой состоитъ въ остаткѣ наличныхъ денегъ	405	84
2	Росписка государственнаго банка, отъ 7-го января 1865 года за № 8874, на 1450 билетовъ коммисіи погашенія долговъ 5-го 4% займа на.	725000	—
3	Росписка банка, отъ 7-го января 1865 г. за № 8875, на 6 билетовъ коммисіи погашенія долговъ 5-го 5% займа на . . .	149500	—
4	Росписка банка, отъ 7-го января 1865 г. за № 8876, на 3 билета коммисіи погашенія долговъ 6-го 5% займа на . . .	58500	—
5	Росписка банка, отъ 8-го января 1865 г. за № 8877, на 16 непрерывно-доходныхъ 4% билетовъ коммисіи погашенія долговъ на	564865	—
6	Росписка банка, отъ 7-го января 1865 г. за № 8878, на 2000 облигацій главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ на	1000000	—
7	Росписка банка, отъ 7-го января 1865 г. за № 8879, на 19 выкупныхъ 5% свидѣтельствъ на	2098800	—
8	Росписка банка, отъ 14-го января 1865 года за № 9024, на одно выкупное 5% свидѣтельство на	11100	—
9	Росписка банка, отъ 22-го іюня 1865 г. за № 12696, на одно выкупное 5% свидѣтельство на	40500	—

www.starieknigi.info

10	Росписка банка, отъ 14-го января 1865 года за № 9025, на 6-ть свидѣтельствъ на непрерывный 5½% доходъ по выкупу на	688900	—
11	Росписка банка, отъ 16 іюня 1865 года за № 12417, на одно свидѣтельство на непревывный 5½% доходъ по выкупу на .	9900	—
12	Росписка банка, отъ 16 іюня 1865 года за № 12418, на 24 свидѣтельства на непрерывный 5½% доходъ по выкупу на .	80000	—
13	Росписка банка, отъ 22 іюня 1865 года за № 12664, на 48 серій, съ № 1703 по 1750, заключающихъ въ себѣ 2400 билетовъ внутренняго 5% съ выигрышами займа на	240000	—
	Кромѣ того въ іюнѣ мѣсяцѣ сего 1865 года пріобрѣтено на свободныя суммы эмеритальной кассы 29 свидѣтельствъ государственнаго банка на непрерывный 5½% доходъ по выкупу, отосланныхъ на храненіе въ государственный банкъ при отношеніяхъ Коммисаріатскаго департамента отъ 19, 23 и 25 іюня за №№ 3107, 3159 и 3182, въ принятіи которыхъ на храненіе росписокъ отъ банка еще не получено всего на	19300	—
		5686770	84

Поименованные въ означенной вѣдомости документы на капиталы эмеритальной кассы 28 іюня сего 1865 года повѣряли и подлинный актъ свидѣтельства и вѣдомость подписали: завѣдывающій эмеритальною кассою тайный совѣтникъ Варрандъ, генералъ-маіоръ Мещеряковъ, котръ-адмиралъ Воеводскій 3-й, генералъ-маіоръ Ѳедоровъ, дѣйствительные статскіе совѣтники Тизенгаузенъ и Пещуровъ и статскій совѣтникъ Бушъ.

www.starieknigi.info

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

По докладу г. завѣдывающаго эмеритальною кассою морскаго вѣдомства, адмиралтействъ-совѣтъ, журналомъ отъ 2-го декабря 1864 года ст. 23769, разрѣшилъ подписку на пріобрѣтеніе для эмеритальной кассы билетовъ внутренняго 5% во 100 мил. руб. съ выигрышами займа на 300000 руб. По разверткѣ, произведенной государственнымъ банкомъ, на долю эмеритальной кассы, изъ означенной суммы, досталось 80%, т. е. на 240000 р., которые вполнѣ банку уплачены. Въ настоящее время государственный банкъ, отношеніемъ отъ 23-го іюня за № 1209, увѣдомилъ, что билеты на внутренній 5% заемъ выданные банкомъ эмеритальной кассѣ, заключаются въ *сорока восьми серіяхъ*, а именно:

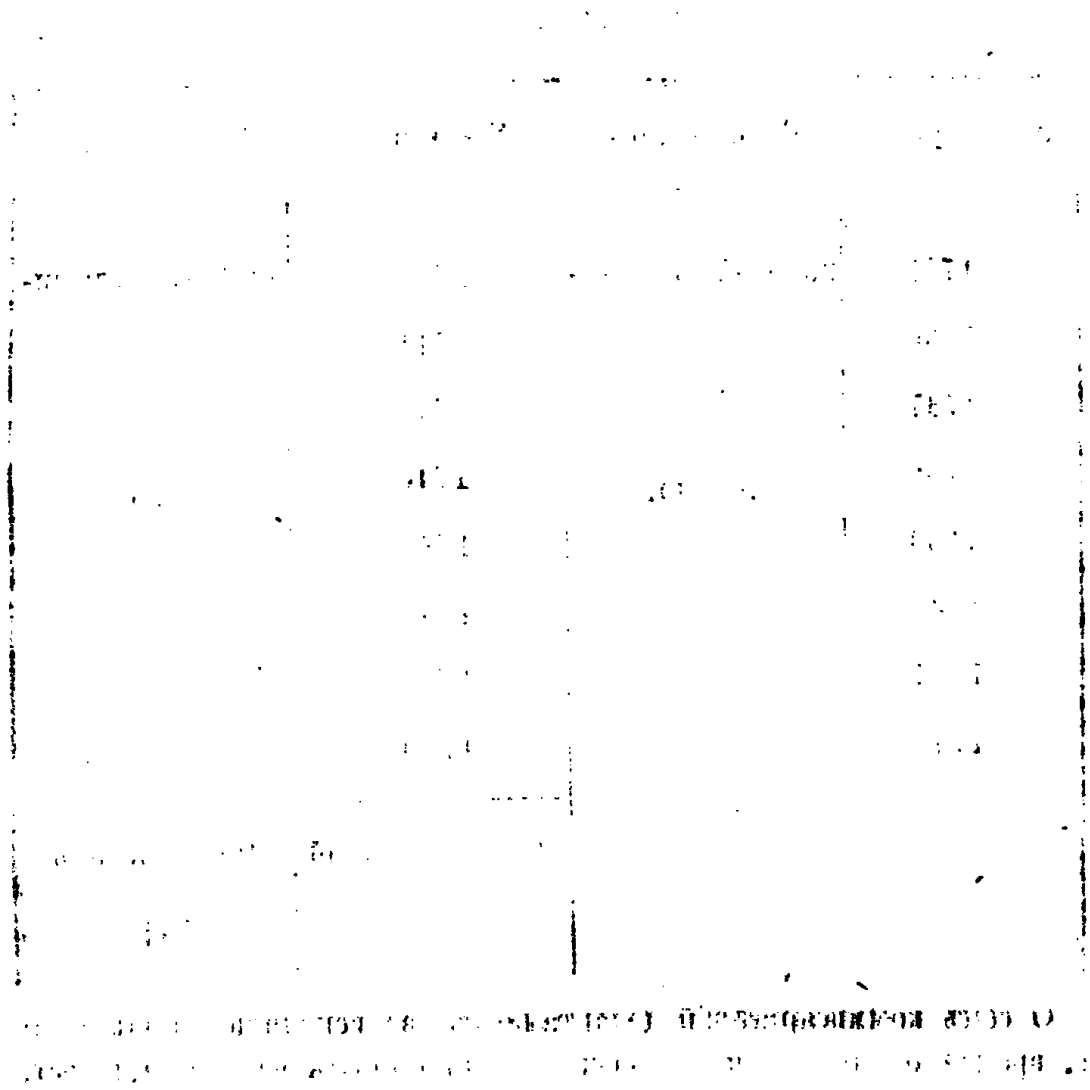
№№ Серій.	№№ Билетовъ.	№№ Серій.	№№ Билетовъ.
1703	Каждая серія	1719	Каждая серія
1704		1720	
1705		1721	
1706	заключаетъ въ	1722	заключаетъ въ
1707		1723	
1708		1724	
1709	себѣ *пятьдесятъ*	1725	себѣ *пятьдесятъ*
1710		1726	
1711		1727	
1712		1728	
1713	(50) билетовъ,	1729	(50) билетовъ,
1714		1730	
1715		1731	
1716	начиная съ 1-го	1732	начиная съ 1-го
1717		1733	
1718		1734	

www.starieknigi.info

№№ Серій.	№№ Билетовъ.	№№ Серій.	№№ Билетовъ.
1735	по 50-й включи-	1743	по 50-й включи-
1736		1744	
1737		1745	
1738	тельно.	1746	тельно.
1739		1747	
1740		1748	
1741		1749	
1742		1750	
		Итого 48 серій	2400 билетовъ.

О семъ коммисаріатскій департаментъ, во исполненіе приказанія г. временно управлявшаго морскимъ министерствомъ, имѣетъ честь объявить по морскому вѣдомству.

www.starieknigi.info



www.starieknigi.info

III

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

ПОѢЗДКА РѢЧНЫМЪ ПУТЕМЪ

ОТЪ ПЕТЕРБУРГА ДО АРХАНГЕЛЬСКА,

въ навигацію 1863 года.

I.

2-го іюня 1863 г. маленькій отрядъ нашъ, состоявшій изъ парохода »Фонтанка«, пароваго барказа «Вѣстовой», грузовой баржи съ углемъ и царскаго катера, вышелъ изъ Петербурга и отправился въ Шлиссельбургъ, куда мы и пришли въ 9 ч. утра. Тотчасъ же сдѣлано было распоряженіе о наймѣ лошадей, которыя должны были тащить наши суда по Ладожскому каналу, гдѣ закономъ запрещено идти подъ парами и всѣ суда идутъ бичевою. Въ ожиданіи лошадей я отправился взглянуть на работы новаго канала. Подрядчикъ работъ, г. Гладинъ, принялъ сооруженіе канала оптомъ за 4 600 000 р., обязавшись кончить его въ 1866 г., такъ чтобы весной того же года было открыто судоходство. Открытіе новаго канала, широкаго, глубокаго и безъ шлюзовъ, будетъ большимъ облегченіемъ для судоходства (*).

(*) Всѣхъ работъ въ новомъ Ладож. кан. въ продолженіе 1861, 62 и 63 годовъ произведено было на сумму до 2 440 000 р., за тѣмъ подрядчикъ не добралъ 100 000 р. Недоборъ этотъ произошелъ частью отъ дождливой погоды 1862 и 1863 г., мѣшавшей работамъ, и частью отъ встрѣченнаго мѣстами крѣпкаго грунта. Вообще работы новаго канала развиты на 76 верстъ, считая отъ Шлиссельбурга; всей земли вынуто до 908 122,01 куб. саж.; средняя стоимость выемки каждой куб, саж. съ водоотливомъ и перемычками составляетъ около 2 р. 57 к.

Не смотря на холодныя и дождливыя погоды, состояніе рабочихъ было вообще удовлетворительно. Изъ числа 8 т. человѣкъ, работавшихъ въ 1863 г., въ теченіе лѣта перебывало въ больницахъ, устроенныхъ подрядчикомъ, 1361 чел., изъ нихъ выздоровѣло 1115 чел. и умерло 61. (изъ Олонецк. губ. вѣд.).

www.starieknigi.info

Въ полдень мы вошли въ шлюзъ стараго канала и черезъ 36 часовъ тяги бичевою, считая въ томъ числѣ и кормъ лошадей, пришли въ Новую Ладогу, сдѣлавъ такимъ образомъ 104 версты. Продолжать путь каналами Сясьскимъ и Свирскимъ мы не могли, потому что въ нихъ мѣстами только 4 Ф. глубины (*); вслѣдствіе чего мы начали разводить пары, чтобы изъ устья р. Волхова идти озеромъ въ р. Свирь.

Упомянувъ здѣсь о Сясьскомъ каналѣ, я дѣлаю маленькое отступленіе, чтобы сказать нѣсколько словъ о замѣчательномъ сплавѣ дровъ по р. Сяси. Рѣка эта есть главный снабдитель Петербурга дровами и бревнами. Этимъ путемъ сплавляется ежегодно отъ 55 до 70 тыс. куб. саж. дровъ и отъ 100 до 150 тыс. бревенъ. Рѣка Сясь, съ притоками своими до впаденія въ нее р. Тихвины, несудоходна. Въ тѣхъ мѣстахъ, какъ говорится, вода часовая, лишь во время разлива. Изъ громадныхъ окрестныхъ лѣсовъ зимою подвозятъ лѣсъ къ берегамъ, и лишь тронется весенній ледъ, торопятся сбрасывать дрова въ воду. При попутномъ вѣтрѣ сплавъ происходитъ благополучно, но въ случаѣ противнаго вѣтра лѣсъ задерживается и тогда образуется дровяной завалъ, который преграждаетъ всякое движеніе по рѣкѣ. По закону дается сначала навигаціи 13 дней для сплава бревенъ и потомъ уже 28 дней для спуска дровъ. Нужно замѣтить, что въ это время средина Сяси отгораживается бревнами, чтобы не задерживать судоходства. Если сплавъ дровъ продолжается болѣе опредѣленныхъ 28 дней, то берется штрафъ по 6 к. съ куб. саж., хотя законъ и не опредѣляетъ точно какъ брать этотъ штрафъ: за каждый ли день или за все просроченное время. Въ назначенномъ мѣстѣ дрова вытаскиваютъ на берегъ, складываютъ въ сажени и повѣряютъ; трата, произшедшая во время сплава, раскладывается между торговцами, по количеству паевъ. Послѣ чего дрова снова грузятся на тихвинки и каналомъ отправляются въ Петербургъ. Вся эта операція обходится довольно дорого, именно около 4 р. за куб. сажень, не считая доставку дровъ въ Петербургъ (*). Эта операція и не можетъ быть дешевле, потому что при такой спѣшной работѣ нужно много ра-

(*) Надо полагать, что со временемъ глубина Свирскаго канала будетъ увеличена, такъ какъ по официальнымъ отчетамъ видно, что съ 1848 по 1856 г. употреблено: на устройство его 454 т. р. и на разныя улучшенія по маріинской системѣ до 883 т. р. *Авт.*

Свирскій каналъ расширенъ, углубленъ и весною текущаго года открытъ для судоходства, какъ пишутъ въ Крон. Вѣсти. *Ред.*

(*) Замѣчательно, что со времени сильнаго пожара, бывшаго въ Петербургѣ въ 1862 г., дрова упали въ цѣнѣ, за то вздорожалъ строевой лѣсъ.

www.starieknigi.info

бочихъ, которымъ приходится работать въ водѣ и въ холодную пору. Впрочемъ, лѣсные торговцы съумѣли забрать въ свои руки мѣстныхъ крестьянъ тѣмъ, что даютъ въ долгъ муку и другіе припасы, необходимые крестьянамъ, за что, конечно, берутъ произвольную цѣну. Это происходитъ отъ того, что здѣсь земледѣліе мало развито и почти все нужное для жизни крестьяне покупаютъ.

Послѣ этого отступленія воротимся къ нашему отряду. 7-го іюня въ 2 часа ночи мы подъ парами вошли въ Ладожское озеро и потомъ въ р. Свирь. Уже имѣвъ случай говорить подробно объ этой рѣкѣ (**), я скажу теперь общими словами, что она вытекаетъ изъ Онежскаго озера, течетъ уступами, образуя значительные пороги, имѣетъ 188 футъ паденія и, пройдя 206 верстъ, впадаетъ въ Ладожское озеро. Проходя Свирью, пріятно видѣть, что *огрудки* и *одинки* обозначены голиками и вѣхами бѣлаго и краснаго цвѣта, хотя желательно было бы, чтобы на нихъ имѣлись, для большей ясности, такіе же флаги. Здѣсь кстати упомянуть о томъ, что, для облегченія сплавнаго судоходства по Свири, предполагается въ порогахъ этой рѣки устроить плавучіе боны, такъ чтобы спускающееся судно, при ударѣ, встрѣтило бы эластическое препятствіе, а не камень. Это устройство вполнѣ оградило бы спусковое судоходство по Свири, которое производится въ такихъ громадныхъ размѣрахъ, что заслуживаетъ того, чтобы обратить на него особенное вниманіе.

Вечеромъ 8-го числа мы пришли благополучно къ Вознесенской пристани, гдѣ и занялись немедленно окраскою и приведеніемъ въ порядокъ нашего отряда, чтобы вполнѣ быть готовымъ встрѣтить Его Высочество Государя Наслѣдника и сопровождать Его по маріинской системѣ до устья р. Шексны.

Вознесенская пристань находится на лѣвомъ берегу рѣки, при истокѣ ея изъ Онеж. оз. и при устьѣ канала того же имени. Мѣстечко это можно назвать богатымъ селомъ; его деревянные домики расположены въ одну линію по берегу рѣки и оканчиваются хлѣбными магазинами. Жаль, что строенія Вознесенской пристани очень сплочены, такъ что въ случаѣ пожара жителямъ почти нѣтъ спасенія. Вознесенская пристань, по своему выгодному торговому положенію, имѣетъ хорошую будущность и вѣроятно со временемъ будетъ переименована въ уѣздный городъ, что весьма важно для мѣстныхъ интересовъ, по отдаленности вознесенской пристани отъ городовъ Лодейнаго поля и Олонца. На противоположномъ берегу находятся остатки упраздненнаго дѣвичьяго монастыря, основан-

(**) Смотри М. Сб. № 9, іюнь 1863 г. Отъ Петербурга до Астрахани.

www.starieknigi.info

наго въ царствованіе Іоанна Грознаго. Въ настоящее время тамъ приходская церковь и нѣсколько домиковъ. Въ лѣтнее время вознесенская пристань очень оживлена: у береговъ ея стоятъ въ нѣсколько рядовъ нагруженныя барки, ожидающія попутнаго вѣтра или прибыли воды, нерѣдко раздаются пароходные свистки и на берегу толпятся рабочіе и лоцмана.

Сословіе лоцмановъ Свири напоминаетъ отчасти вольныхъ ямщиковъ; лоцмана несутъ земскія повинности наравнѣ съ прочими крестьянами, исключая навигаціоннаго времени, и отъ рекрутства не освобождаются; лоцмана эти находятся въ вѣдѣніи офицеровъ путей сообщенія. Рѣка Свирь раздѣлена на станціи; всѣхъ станцій шесть; при каждой изъ нихъ состоитъ отъ 60 до 70 лоцмановъ, кромѣ учениковъ; почти всѣ лоцмана—спусковые (*); лоцмана каждой станціи избираютъ своего старосту, который завѣдуетъ лоцманскою кружкою и наблюдаетъ очередь въ назначеніи лоцмановъ на суда. Нерѣдко случается, что староста бываетъ выбранъ не по достоинству, а потому что сговорчивъ. Вслѣдствіе этого въ судоходствѣ случаются безпорядки и даже убытки хозяевамъ: то барка стала на каменья, потому что не было достаточнаго числа гребцовъ, хотя при слѣдствіи это и будетъ скрыто; то лоцмана не берутся вести грузное судно, прижимая прикащиковъ тѣмъ, что будто бы на порогахъ мало воды. Для уничтоженія подобныхъ безпорядковъ, начальникъ вознесенской станціи, капит. пут. сооб. А., предложилъ образовать артель отвѣтственныхъ лоцмановъ, которая уплачивала бы хозяевамъ убытки, причиненные ея членами; такіе лоцмана, конечно, были бы внимательны къ своему дѣлу. Для образованія такой артели понадобился бы основной капиталъ, который могъ бы составляться постепенно изъ лоцманской кружки. На это нововведеніе лоцмана не согласились; въ то же время проэктъ этотъ посланъ былъ на разсмотрѣніе петербургскаго биржеваго комитета, который тоже нашелъ неудобнымъ такую мѣру, потому что тогда приходилось бы увеличить плату лоцманамъ. Такимъ образомъ этотъ полезный проэктъ былъ отвергнутъ съ обѣихъ сторонъ, но надо надѣяться, что со временемъ это будетъ принято.

Вечеромъ 13-го іюня Его Высочество прибылъ сюда на коммерческомъ пароходѣ *Петрозаводскъ*. Еще за нѣсколько дней до того множество народа стеклось въ Вознесенье, чтобы встрѣтить Высокаго посѣтителя; лишь показался царскій пароходъ, громкое «ура»

(*) Съ развитіемъ пароходства по р. Свири, кромѣ спусковыхъ лоцмановъ т. е. спускающихъ барки по теченію, образовались и взводные, которые отлично ведутъ пароходы вверхъ по рѣкѣ.

www.starieknigi.info

огласило окрестность. Его Высочество вышелъ на пристань, гдѣ былъ встрѣченъ мѣстными начальниками и жителями, которые поднесли Ему хлѣбъ-соль. Согласно маршруту, Его Высочество предполагалъ ночевать въ Вознесеньи и на другой день утромъ отправиться въ Петрозаводскъ, но по случаю тихой погоды приказано было тотчасъ же продолжать путь. Пароходъ «Фонтанка» проводилъ *Петрозаводскъ* озеромъ верстъ 30 (*), послѣ чего мы спустились къ *чернымъ пескамъ*, чтобы тамъ пройдти въ Онежскій каналъ гдѣ и должны были ожидать Его Высочество. Но ни черезъ *черные пески*, ни чрезъ устье р. Вытегры мы не могли войдти въ каналъ, по причинѣ мелководія, почему воротились въ Вознесенье и вошли въ каналъ чрезъ его устье (**). 17-го числа въ 9 ч. утра Его Высочество изволилъ перейдти на пароходъ «Фонтанка», и мы пошли подъ парами къ городу Вытегра, гдѣ Его Высочество остался ночевать, а нашъ отрядъ пошелъ бичевою по маріинской системѣ къ Анненскому мосту, куда мы и пришли 18-го числа вечеромъ, употребивъ на переходъ въ 72 версты тридцать часовъ (*). На другой день въ 11 ч. утра Его Высочество отправился на пароходѣ «Фонтанка и мы пошли подъ парами къ Бѣлозерску, куда и прибыли ночью. Въ это время городъ былъ иллюминованъ, колокола гудѣли и радостныя толпы народа кричали «ура». Нужно замѣтить, что по нашему пути вездѣ были ликующія толпы; не смотря на рабочую пору, окрестные жители бросали свои поля и спѣшили къ мѣсту прибытія Его Высочества, гдѣ нерѣдко ждали по нѣсколько сутокъ, на площадяхъ, подъ открытымъ небомъ, питаясь однимъ хлѣбомъ. 20-го іюня въ 3 часа дня Его Высочество вышелъ на пристань Го-

(*) Онежское озеро замѣчательно своею обширностью, оно занимаетъ почти 12 тыс. квадр. верстъ. Въ торговлѣ сѣвернаго края Онеж. озеро съ каждымъ годомъ пріобрѣтаетъ все большее и большее значеніе. Нельзя не пожалѣть, что оно до сихъ поръ остается безъ описи.

(**) Онежскій каналъ безъ шлюзовъ; нормальная глубина его 70 футъ; впрочемъ, глубина эта измѣняется сообразно уровню озера; длина канала отъ истока Свири до соединенія его съ р. Вытегрою 44 верст. и 50 саж. Каналъ этотъ начатъ въ 1818 г. и часть его, длиною 20 верстъ, до *черныхъ песковъ*, была окончена въ 1821 г.; до открытія судоходства по всему каналу, судамъ, идущимъ въ Петербургъ, приходилось проходить Онежскимъ озеромъ, и такъ какъ озеро это весьма бурно, то многія суда погибали при этомъ переходѣ. Замѣчательна часть канала ближайшая къ устью: здѣсь приходилось вести работы верстъ на 7 чрезъ топкое и обширное болото, и нужно сознаться, что затрудненіе это было преодолѣно нашими инженерами съ полнымъ успѣхомъ. Съ 1848 г. по 1865 г. употреблено на устройство Он. кан. 703 т. р.

(*) Замѣчательно, что въ 1862 г. на винтовой лодкѣ «Сѣкира» это же самое разстояніе мы прошли въ 6 сутокъ, грузовые же караваны обыкновенно совершаютъ тотъ же переходъ въ двѣ или три недѣли.

www.starieknigi.info

рицкаго монастыря, а нашъ отрядъ отправился къ *Иванову бору*, отъ котораго начинаются знаменитые пороги Шексны. По причинѣ малой воды на этихъ порогахъ мы не могли идти дальше, почему Его Высочество изволилъ пересѣсть на паровой барказъ, принадлежащій кущу Милютину. 21-го іюня въ 6 ч. вечера Его Высочество благополучно прибылъ на паровомъ барказѣ въ городъ Череповецъ, гдѣ пробывъ около 2 час. отправился на пароходѣ общества Самолетъ, *Поспѣшный*, въ Рыбинскъ, а мы возвратились къ своему отряду.

Обратный путь былъ продолжителенъ, потому что приходилось идти бичевою. Кромѣ того, въ узкостяхъ каналовъ насъ задерживали караваны судовъ, которые снова тронулись въ путь.

II.

Въ г. Вытегрѣ присоединился къ нашему отряду винтовой барказъ «Самоѣдъ», который теперь возвращался въ Архангельскъ. Я воспользовался благопріятными обстоятельствами, чтобы взглянуть на этотъ водный путь, о которомъ имѣлъ весьма слабое понятіе. Поѣзда эта могла отнять у меня недѣлю, въ продолженіе которой отрядъ нашъ не переставалъ идти бичевою. Итакъ, 23 іюня перебравшись на «Самоѣдъ», мы вышли изъ Шексны въ каналъ герцога Виртемберскаго. Шлюзованный каналъ этотъ соединяетъ Шексну съ Кубинскимъ озеромъ, изъ котораго вытекаетъ Сухона, впадающая въ Сѣверную Двину. Вышеупомянутый каналъ мало имѣетъ вліянія на жизнь края; судоходство здѣсь ничтожно; пройдетъ въ лѣто до 400 каюковъ съ овсомъ изъ Вологды въ Петербургъ и только; впрочемъ, въ послѣдніе годы множество *шивъ* (*) снуютъ по каналу и по окрестнымъ озерамъ. Мы встрѣтили одну изъ нихъ: старикъ правилъ весломъ вмѣсто руля, а дѣвочка тянула лямку. Каналъ герцога Виртемберскаго былъ скорѣе военной дорогой, по которой доставляли въ Архангельскъ металлическія вещи и разные матеріалы, необходимые для постройки кораблей. Съ упраздненіемъ же военнаго порта въ Архангельскѣ и этотъ подвозъ прекратился. Что же касается до бассейна Сѣверной Двины и торговли сѣвернаго края европейской Россіи съ Архангельскомъ, то объ этомъ я буду имѣть случай впослѣдствіи поговорить подробнѣе.

Вечеромъ того же дня мы остановились въ Кириловѣ, гдѣ кра-

(*) Шива есть небольшая лодка, поднимающая отъ 100 до 200 п. груза.

www.starieknigi.info

суется историческій монастырь Кирилы-Бѣлозерскаго; объ этомъ монастырѣ я уже говорилъ весьма подробно (*), и потому перейду къ продолженію нашего пути. Вечеромъ 25 іюня мы оставили Кириловъ и продолжали идти каналомъ, который вообще извилистъ и узокъ; онъ соединяетъ нѣсколько малыхъ озеръ и рѣчку Порозовицу съ Кубинскимъ озеромъ. Каналъ герцога Виртембергскаго отъ Кирилова до Кубинскаго озера имѣетъ 13 шлюзовъ; шлюзы эти деревянные и весьма ветхіе; они едва-ли передѣлывались съ 1828 г., т. е. со времени открытія этого пути, вообще имѣющаго видъ неконченнаго предпріятія. Дорогою мы обогнали двѣ малыя барки, которыя шли съ товарами изъ Петербурга въ Архангельскъ. Утромъ 26 числа, мы вошли въ Кубинское озеро (**), при входѣ въ которое мы нѣсколько разъ становились на мель, хотя пароходъ нашъ былъ углубленъ только $3^1/_2$ фута. Подойдя къ ближайшей деревнѣ, мы взяли лоцмана и продолжали путь къ истоку р. Сухоны. На наше счастіе озеро было спокойно и переходъ былъ благополученъ. Правый берегъ озера почти сплошь усѣянъ селами, изъ за которыхъ виднѣются куполы церквей; на *Каменномъ* островкѣ, мимо котораго мы проходили, красуется монастырь. По словамъ нашихъ спутниковъ, надо полагать, что окрестные жители весьма зажиточны, хотя и малоземельны; говорятъ, что у здѣшнихъ крестьянъ найдутся десятки тысячъ рублей и большинство изъ нихъ имѣетъ покрайней мѣрѣ по двѣ тройки лошадей (*). Большая часть здѣшнихъ крестьянъ хорошіе землекопы или плотники и вообще кубинцы слывутъ отличными мастерами въ этомъ дѣлѣ. Въ настоящее время многіе изъ нихъ работаютъ на Ладожскомъ каналѣ, у подрядчика Гладина, который пользуется здѣсь огромнымъ кредитомъ, такъ что по первому зову его, здѣшніе крестьяне охотно идутъ къ нему въ работу, не спрашивая цѣны, въ полной увѣренности, что Гладинъ не обидитъ ихъ.

Вечеромъ того же числа мы вошли, или вѣрнѣе втащились въ Сухону съ помощію нѣсколькихъ десятковъ мужиковъ. Войдя въ рѣку, мы остановились около шлюза *Шера*, около котораго нахо-

(*) Отъ Петербурга до Астрахани, «Мор. Сборн. № 9, 1863 г.

(**) Кубинское озеро находится въ Вологодской губ., имѣетъ длины 60 верстъ и ширины 14; самая большая глубина его 6 саж. Изъ впадающихъ въ него рѣкъ самыя большія: Кубина и Ухтома. Изъ озера вытекаетъ судоходная рѣка Сухона. Озеро это изобилуетъ рыбами, между которыми славится *нельмушка*, отличающаяся своимъ нѣжнымъ вкусомъ.

(*) Хорошая постройка домовъ и внутренній бытъ свидѣтельствуютъ о достаткѣ вологодскихъ жителей; оброкъ, платимый въ 30 годахъ до 100 р. асс. съ тягла показываетъ богатство здѣшнихъ крестьянъ. «Брусиловъ, опис. Вологод. губ.»

www.starieknigi.info

дится плотина того же имени. Я немедленно отправился взглянуть на знаменитую плотину, которая устроена весьма искусно; длина ея 120 саж. Всѣ шпунтовыя доски ея разбираются; съ обѣихъ сторонъ плотины устроены ледорѣзы, потому что часть Сухоны (именно отъ устья р. Вологды), весною течетъ сначала въ озеро, откуда позже рѣка эта начинаетъ обратное теченіе свое. При устройствѣ этой плотины имѣли цѣлью запереть теченіе изъ озера, чтобы тѣмъ поднять воду и въ Кубинѣ и въ каналѣ. Не только въ случаѣ противнаго вѣтра, но даже и боковаго, цѣль эта не достигается и въ то же время задерживается теченіе Сухоны, по которой тогда прекращается всякое судоходство. Для того, чтобы имѣть въ Кубинскомъ озерѣ много запасной воды, предполагалось устроить нѣсколько плотинъ, которыя задерживали бы въ немъ всю весеннюю воду; эти работы потребовали бы огромныхъ издержекъ, которыя никогда бы не окупились незначительнымъ судоходствомъ, нынѣ существующимъ по каналу.

Наше появленіе въ деревнѣ *Шерь* привлекло множество зрителей, между которыми нашелся и проситель. Это былъ старикъ, крестьянинъ сосѣдней деревни. Неизвѣстно почему онъ принялъ насъ за вліятельныхъ людей. Дѣло было въ томъ, что старикъ женился на второй женѣ, отъ которой у него въ настоящее время пять человѣкъ дѣтей; его дѣти отъ первой жены, неуживаясь съ мачихою, выгнали отца изъ дому, такъ что онъ съ новой семьею своею остался безъ крыши и безъ куска хлѣба. Мы посовѣтовали ему жаловаться въ ближайшее правленіе, на что онъ отвѣчалъ, что онъ подавалъ цѣлый рядъ прошеній, но не получилъ ни одного утѣшительнаго рѣшенія.

Воспользовавшись нѣкоторыми исправленіями въ машинѣ, которыя должны были задержать пароходъ нѣсколько часовъ на мѣстѣ, мы взяли почтовыхъ лошадей и отправились въ Вологду, до которой считалось отъ Шеры 60 верстъ. Лошади были отличныя, и мы подвигались быстро, не смотря на плохую проселочную дорогу. Кажется, на второй станціи одинъ изъ нашихъ ямщиковъ, тоже принимая насъ за какихъ то ревизоровъ, жаловался намъ на одно присутственное мѣсто. Дѣло заключалось въ томъ, что отецъ просителя лѣтъ двадцать тому назадъ былъ сборщикомъ податей; сдавъ эту должность, онъ снялъ почтовую станцію, которую старикъ держалъ лѣтъ пятнадцать и, наконецъ, померъ. Вскорѣ послѣ смерти отца, у нихъ сгорѣлъ дворъ со всѣмъ имуществомъ и разными дѣловыми бумагами, и семья обнищала; къ довершенію горя въ прошломъ году потребо-

www.starieknigi.info

вали съ дѣтей покойнаго 29 р., которыя будто бы оставались за старикомъ, за то время, когда онъ еще былъ сборщикомъ податей, хотя онъ, сдавъ эту должность, прожилъ еще лѣтъ двадцать, и ему не было объявлено объ этой недоимкѣ. Въ настоящее время наложено запрещеніе на мукомольную мельницу, составляющую единственное достояніе семьи; въ заключеніе разсказа ямщикъ прибавилъ, что вслѣдствіе его прощенія, пріостановлена, однако, продажа мельницы, и онъ просилъ нашей защиты; мы посовѣтовали ему обратиться письменно къ начальнику, который, конечно, изслѣдуетъ дѣло по всей справедливости.

На разсвѣтѣ 27 іюня мы подъѣзжали къ Вологдѣ, которая издали весьма красива. Городъ разбросанъ по равнинѣ, со множествомъ церковныхъ куполовъ и окруженъ садами. Отдохнувъ въ гостинницѣ, мы отыскали одного знакомаго, съ которымъ осмотрѣли городъ. Хотя Вологда старинный городъ (*), но онъ мало украшенъ и обстроенъ; этому мѣшали въ прежнее время набѣги татаръ и Литвы. Со времени открытія архангельскаго порта, Вологда сдѣлалась складомъ товаровъ, идущихъ изъ Россіи; въ городѣ было нѣсколько иностранныхъ коммерческихъ конторъ и вообще торговля Вологды процвѣтала въ то время; такъ продолжалось до открытія прибалтійскихъ портовъ. Съ тѣхъ поръ торговля Вологды начала быстро упадать и въ настоящее время она ничтожна.

Плохо мощеныя улицы, мостки, замѣняющіе тротуары, полуобвалившійся гостиный дворъ и не мало пустырей,—все показывало бѣдность города; большая часть домовъ деревянные. Впрочемъ, въ Вологдѣ есть особенность, придающая улицамъ въ лѣтнее время красоту и свѣжесть—это цвѣтники, разбитые передъ каждымъ домомъ. Жаль, что нѣкоторые изъ нихъ уничтожены: заборы сняты и деревья вырублены. Это случилось слѣдующимъ образомъ: нѣсколько лѣтъ тому назадъ временно-исправлявшій должность начальника губерніи отдалъ приказъ, чтобы всѣ домохозяева уничтожили цвѣтники, выходящіе на улицы. Часть домовладѣльцевъ исполнили приказъ начальника, остальные же предложили городской полиціи исполнить это приказаніе общественными средствами. Черезъ нѣкоторое время тотъ-же начальникъ, видя, что вновь образовавшіеся пустыри портятъ видъ города, приказавъ снова загородить полисадники и засадить ихъ деревьями. На этотъ разъ домохозяева, уничтожившіе свои цвѣтники, отозвались неимѣніемъ средствъ возобновить ихъ и предложили городской полиціи самой исполнить

(*) Начало построенія Вологды относится къ XII стол.; въ настоящее время число жителей въ ней простирается до 17 т.

www.starieknigi.info

приказъ начальника. Такимъ-то манеромъ обезобразились улицы Вологды.

Около *Краснаго* моста, перекинутаго черезъ р. Вологду, находятся большія каменныя развалины, живописно заросшія травою и березками. Развалины эти имѣютъ свою поучительную исторію. Это остатки зданія, въ которомъ когда то помѣщались присутственныя мѣста. Домъ этотъ сгорѣлъ въ 1839 году. По сдѣланной смѣтѣ на возобновленіе зданія потребовалось 80 т. р. асс.; министерство внутреннихъ дѣлъ, на основаніи того, что здѣсь помѣщалась и казенная палата, предложило министерству финансовъ заплатить свою часть смѣты—именно 20 т. р. асс., въ чемъ и было отказано. Пока тянулась переписка между министерствами, прошло пять лѣтъ; тогда велѣно было сдѣлать новую смѣту, которая уже возросла до 40 т. р. сер. Не смотря на то, что зданіе было необходимо, постройка его была отложена на время, по безденежью; черезъ нѣсколько лѣтъ этотъ вопросъ былъ снова поднятъ и по новой смѣтѣ понадобилось уже 60 т. р. сер. Впослѣдствіи, смѣты, возрастая, дошли наконецъ до 140 т. р. сер., почему окончательно было отказано въ постройкѣ столь дорогаго зданія и такимъ образомъ эти развалины остались украшать центръ Вологды. Нужно замѣтить, что казенная палата, для которой отказано было 20 т. р. асс., получила почти въ то же время 13 т. р. сер. на покупку частнаго дома подъ свое помѣщеніе и 7 т. р. сер. на отдѣлку того же дома, итого 20 т. р. сер., вмѣсто прежнихъ 20 т. р. ассигнаціями.

Черезъ улицу отъ Краснаго моста находится обветшалое зданіе, въ которомъ помѣщается крещенская ярмарка, но въ послѣдніе годы число торгующихъ такъ уменьшилось, что полагаютъ необходимымъ закрыть это зданіе.

Отъ ярмарочнаго дома мы прошли въ церковь *Спаса обыденнаго*; преданіе говоритъ, что церковь эта была построена въ то время, когда въ Вологдѣ свирѣпствовала моровая язва. Чтобы отвратить гнѣвъ Божій, было велѣніе жителямъ построить церковь въ одинъ день; когда эта церковь была готова, прекратилась и смертность.

Придя домой, мы уже застали тамъ посланнаго, котораго отправили утромъ къ устью р. Вологды, чтобы посмотрѣть тамъ ли нашъ пароходъ. Оказалось, что *Самоѣдъ* исправилъ свои поврежденія и ждалъ насъ въ назначенномъ мѣстѣ. Это извѣстіе доставилъ намъ рядовой пут. сообщ. К. Удивляясь быстротѣ, съ какою онъ прошелъ пѣшкомъ верстъ тридцать, мы невольно разговорились объ этомъ человѣкѣ. Коротко знающіе К. хвалили его честность, исполнительность и смѣтливость, при чемъ сожалѣли объ его несчастной

www.starieknigi.info

участи. К. былъ родомъ изъ Августовской губер. Во время рекрутской очереди онъ отлучился изъ деревни, за что по закону былъ отданъ на десять лѣтъ въ арестантскую роту и потомъ уже долженъ былъ начать свою службу. Въ то время, когда К. кончался срокъ пребыванія въ арестантахъ, вызывали поселенцевъ на Амуръ; К. изъявилъ желаніе быть переведеннымъ туда и въ то же время просилъ переслать на Амуръ и жену его, проживавшую въ Августовской губер.; послѣдняя просьба К. была немедленно исполнена, что же касается до первой, то окружной начальникъ не допустилъ перевода К. на Амуръ, куда были назначены одни штрафованные; вскорѣ послѣ того К. былъ назначенъ въ Новгородъ въ гарнизонный батальонъ, откуда потомъ переведенъ въ г. Кириловъ въ команду путей сообщенія и наконецъ отосланъ въ Вологду. Еще въ началѣ этихъ переназначеній К. просилъ воротить его жену съ дороги на Амуръ и направить ее въ Новгородъ. Вслѣдствіе этой просьбы написано было въ Иркутскъ, чтобы тамъ задержать солдатку К., которая придетъ съ этапомъ, и препроводить ее въ Новгородъ. Изъ Иркутска отвѣчаютъ, что солдатка К. отослана въ Новгородъ. Начинаются справки, пошла переписка; проходитъ два года, но объ солдаткѣ К. нѣтъ и слуху; бѣдный мужъ въ отчаяньи; наконецъ изъ Новгорода увѣдомляютъ, что солдатку К. препроводили въ Августовскую губер., такъ какъ ея мужа не оказалось на лицо. Такимъ образомъ бѣдной женщинѣ пришлось пройдтись по этапу нѣсколько тысячъ верстъ. Но К. не переставалъ требовать къ себѣ жены и нетерпѣливаго мужа едва могли уговорить, чтобы онъ подождалъ до весны и чтобы жена его могла отдохнуть отъ своего странствованія. Впрочемъ, надо отдать справедливость мѣстнымъ начальникамъ: недавно К. сообщили изъ правленія внутренней стражи, что женѣ его назначено вознагражденія 25 р. сер. за излишнее путешествіе, произшедшее отъ канцелярской ошибки.

27-го іюня въ 8 ч. вечера мы простились съ Вологдою и на дощанникѣ отправились внизъ по рѣкѣ къ нашему пароходу. Отъ города до устья рѣки около 30 верстъ. Ширина рѣки Вологды отъ 50 до 70 саж., теченіе слабое, камней нѣтъ, отмелей мало, такъ что судоходство свободно. Вскорѣ городъ скрылся за поворотомъ рѣки, берега были безжизненны, лишь у загородной пристани выгружали дрова съ каравана каюковъ; зимою они должны были нагружаться хлѣбомъ, чтобы съ весеннимъ льдомъ отправиться въ Петербургъ.

28-го іюня мы были ужъ на пароходѣ и бѣжали внизъ по Сухонѣ. Эта часть рѣки имѣетъ особенный характеръ: большіе плесы, соединенные проливами, имѣютъ видъ цѣпи прорванныхъ озеръ;

www.starieknigi.info

мѣстами берега рѣки возвышенны и лѣсисты, каменныхъ грядъ или переборовъ немного; есть острова и отмели, на которыхъ поставлены *кошмы* для ловли рыбы (*). На другой день, недоходя г. Тотьмы, мы усѣлись на переборѣ, съ котораго стащились послѣ усиленной и продолжительной работы. Къ вечеру мы пришли въ Тотьму, гдѣ и остались ночевать, пройдя такимъ образомъ 210 верстъ отъ Вологды.

Тотьма старинный городъ; въ немъ 2 монастыря и 11 церквей, что доказываетъ бывшее процвѣтаніе этого города, лежавшаго на главномъ пути морской торговли. Здѣсь мы взяли лоцмана, безъ котораго невозможно было идти далѣе. Одинъ старый рыбакъ, бывшій присяжный лоцманъ, взялся провести насъ до Великаго Устюга, до котораго считается 270 верстъ; впрочемъ лоцманъ сомнѣвался въ томъ, чтобы мы могли дойдти, потому что вода сильно сбывала (**). На случай этой непріятной остановки мы наняли паузокъ и трехъ человѣкъ рабочихъ, и кромѣ того взяли съ собою двухъ богомольцевъ, которые пробирались въ Соловецкій монастырь.

Утромъ 30-го іюня передъ отходомъ, весь народъ по командѣ лоцмана снялъ шапки, на колѣняхъ помолился Богу о счастливомъ пути, и мы тронулись. Наши лоцмана, незнакомые съ управленіемъ парохода и опасавшіеся быстраго хода въ порогахъ рѣки, настаивали на томъ, чтобы машину замѣнить гребками и потесями, но потомъ, приглядѣвшись къ дѣйствію винта, примирились съ нимъ, и мы шли среднимъ ходомъ. Эта часть Сухоны весьма камениста, берега мѣстами покрыты мелкимъ лѣсомъ, по сторонамъ селеній мало; они расположены больше при устьѣ побочныхъ рѣчекъ. Дорогою лоцмана называли намъ оголившіеся большіе каменья, между которыми камень *Лось* замѣчателенъ тѣмъ, что на немъ обѣдалъ Петръ Великій во время своей поѣздки въ Архангельскъ. Сколько я замѣтилъ, память о великомъ преобразователѣ весьма живуча на сѣверѣ Россіи. Такъ, на Ладожскомъ озерѣ, недалеко отъ устья р. Свири, показываютъ мѣсто, гдѣ, будто бы, Петръ Великій приказалъ дать озеру 25 плетей, за то, что государь выдержалъ на немъ сильную бурю; въ Архангельскѣ показываютъ въ соборѣ деревянный крестъ, сдѣланный собственноручно Петромъ Вел. въ память

(*) Ловля рыбы кошмами состоитъ въ слѣдующемъ: въ дно рѣки втываютъ рядъ жердей, образующихъ квадратный заборъ, въ середину котораго опускаютъ сѣть и въ нее кладутъ кошму, насыпанную овсомъ; на эту приманку рыба заходитъ въ сѣть, которую потомъ осторожно вытаскиваютъ.

(**) При весеннемъ разливѣ, воды Сухоны поднимаются противъ меженя на двѣ сажени.

www.starieknigi.info

избавленія своего отъ бури, которую онъ выдержалъ на Бѣломъ морѣ въ *Унскихъ рогахъ*, и мн. др.

Проходя по Сухонѣ, нельзя не удивляться запустѣнью этой рѣки. Не только не сдѣлано ничего для исправленія фарватера, но даже нигдѣ не поставлено вѣхъ; между тѣмъ Сухону такъ легко исправить, ибо, по словамъ лоцмановъ, напримѣръ: на разстояніи 270 верстъ фарватеръ не измѣняется, по причинѣ каменистаго грунта, исключая трехъ песчаныхъ мѣстъ, гдѣ образуются новыя мели (*). При этомъ нужно замѣтить, что плаваніе по Сухонѣ, имѣющей болѣе 500 верстъ длины, гораздо труднѣе плаванія по Шекснѣ. Лоцмана Сухоны обыкновенно берутъ за весеннюю путину отъ Вологды до Устюга 100 р. сер., и столько же за проводъ барки отъ Устюга до Архангельска. Здѣшніе лоцмана очень искусны. Судорабочіе получаютъ за первую путину отъ 8 до 10 р. и около 12 р., если идутъ прямо до Архангельска. Замѣчательно здѣшнее обыкновеніе лоцмановъ и судорабочихъ собираться ежегодно въ г. Красноборскѣ въ мартѣ мѣс. на *Алексѣя божьяго человѣка* и тамъ съ общаго согласія хозяевъ и рабочихъ устанавливаютъ задѣльную плату на предстоящую навигацію; тогда же прикащики *озадачиваютъ* рабочихъ, т. е. даютъ имъ задатокъ.

30 іюня; вода быстро падаетъ и мы нерѣдко постукиваемся о подводные каменья; имѣя ввиду эту убыль воды, мы, выходя изъ Кубинскаго озера, просили не запирать плотины, и хотя просьба наша была исполнена, но воды въ Сухонѣ все-таки было мало, и мы теряли надежду дойдти до Устюга. Верстъ 15 ниже Тотьмы обогнали караванъ съ казеннымъ провіантомъ. Барки эти были углублены только на аршинъ; на передней баркѣ былъ прибитъ на носу двуглавый орелъ, въ знакъ того, что караванъ имѣетъ казенный грузъ; въ такомъ случаѣ всѣ прочія барки уступаютъ каравану дорогу.

Пройдя еще верстъ 20, мы стали на каменную гряду, съ которой стянулись послѣ двухъ часовой работы; послѣ такого случая коман-

(*) При этомъ считаю нужнымъ упомянуть о тѣхъ способахъ, которые употребляются въ нашихъ рѣкахъ для очистки фарватера отъ каменьевъ. 1-й способъ состоитъ въ томъ, что камень опутываютъ кошками или сѣтями и потомъ вытаскиваютъ его на берегъ; 2-й способъ заключается въ томъ, что рядомъ съ камнемъ выкапываютъ яму, куда и скатываютъ его; это называется *хоронить камень*; 3-й способъ, болѣе сложный и употребляемый для огромныхъ каменьевъ, состоитъ въ томъ, что надъ камнемъ устанавливаютъ двѣ барки, потомъ въ самый камень вбиваютъ болтъ и такимъ образомъ вытаскиваютъ камень изъ рѣки; и наконецъ, 4-й способъ заключается въ томъ, что взрываютъ каменья порохомъ и потомъ вытаскиваютъ по частямъ.

www.starieknigi.info

диръ парохода уже переставъ довѣрять лоцману, вмѣсто котораго мы взяли другаго, съ ближайшаго каравана. Между тѣмъ мы подходили къ самому опасному и извилистому порогу Сухоны—*Жидякину перебору*; новый лоцманъ, незнакомый съ управленіемъ парохода, просилъ идти малымъ ходомъ; при маломъ ходѣ пароходъ не слушалъ руля и насъ теченіемъ тащило на каменья. Видя это, лоцманъ просилъ дать полный ходъ, чтобы проскочить опасное мѣсто, но это намъ не удалось, и черезъ минуту мы выскочили на каменья; ударъ былъ силенъ и надо было полагать, что мы получили значительную пробоину; въ то же время пароходъ такъ сильно повалило, что могло его опрокинуть или залить; послѣ момента всеобщаго смятенія, мы осмотрѣлись и увидали, что ничего опаснаго нѣтъ, хотя обстоятельство было крайне непріятное. Немедленно принялись за работу: выгрузили пароходъ до нельзя, сдѣлали завозъ, установили *зубатку* и принялись стягиваться; одинъ лоцманъ кричалъ во все горло: «кусай, кусай», а помощникъ его вторилъ тоже крикомъ: «выдувай, выдувай»; но мы напрасно надрывались, у насъ было мало снастей, да и народу мало; такъ мы пробились до ночи. Утромъ мы достали перлиней и приступили къ устройству двухъ воротовъ на берегу. Когда все было готово, начали дѣйствовать воротами и зубаткою, проработали часовъ пять и наконецъ перетащились черезъ гряду. На наше счастье на сосѣднемъ караванѣ былъ лучшій лоцманъ; онъ могъ провести насъ до ближайшаго селенія, до котораго считалось 14 верстъ. Хозяинъ каравана, уступая нашимъ просьбамъ, позволилъ лоцману Брюхову провести насъ до означенной деревни. Я съ любопытствомъ слѣдилъ за его распоряженіями. Брюховъ обладалъ всѣми данными, чтобы быть хорошимъ лоцманомъ быстрой рѣки, усѣянной подводными каменьями, на разстояніяніи 500 верстъ. Онъ отлично зналъ мѣстность. Кромѣ того, былъ предусмотрителенъ и остороженъ и въ критическихъ обстоятельствахъ смѣлъ и рѣшителенъ.

Пока на пароходѣ прилаживали гребки и потеси, паръ былъ поднятъ и передъ вечеромъ мы тронулись въ путь, дорогою раза три задѣвали за подводные каменья и только благодаря находчивости Брюхова благополучно дошли до Коченской слободы черносошныхъ крестьянъ (*), гдѣ и должны были оставить пароходъ, потому что воды было очень мало.

(*) Посадскіе люди Вологодской и Архангельской губерніи, за то, что они несли излишнюю царскую службу при Архангельскѣ и сибирскихъ городахъ, имѣли право пріобрѣтать землю въ собственность и селить на нихъ, по добровольному согла-

www.starieknigi.info

2-е іюля. Сего-дня утромъ мы перебрались въ паузокъ и поплыли внизъ по Сухонѣ къ Великому Устюгу, до котораго считается 205 верстъ, или, по словамъ коченскаго старосты, *два девяносто*. Мы шли подъ двумя веслами, гребецъ смѣнялся черезъ четыре часа гребли; такимъ образомъ мы дѣлали около пяти верстъ въ часъ. Здѣсь берега рѣки по прежнему покрыты лѣсомъ, но гораздо выше и состоятъ изъ красноватаго хряща, на которомъ плохо держится растительность, такъ что значительныя группы деревьевъ, мѣстами, сползли въ воду. Эта часть Сухоны имѣетъ ширины до 300 саж. Кое-гдѣ выглядываютъ деревни, окруженныя тучною жатвою; здѣшнія избы курныя и хуже тѣхъ, которыя мы видѣли близъ истока рѣки, хотя онѣ крыты *конговыми* брусьями (*). Наше плаванье было весьма сносно. 3-го іюля мы прошли самый большой порогъ Сухоны, *Опоку*, гдѣ поперекъ рѣки лежатъ въ рядъ три каменные пояса; на самомъ переборѣ было 18 вершковъ глубины, которая въ межень уменьшается иногда до 9 верш., а весною возвышается до $2^1/_2$ сажень. «Ишь, какія здѣсь *басскія* горы», замѣтилъ одинъ изъ нашихъ спутниковъ, любуясь отвѣсными берегами; и дѣйствительно были красивы высокія скалы разноцвѣтнаго известняка, въ которомъ можно было насчитать до сорока слоевъ: бѣлыхъ, синихъ, красныхъ, съ оттѣнками. Ниже *Опоки* находится деревня того-же имени, гдѣ мы остановились, чтобы обогрѣться и обсушиться послѣ проливнаго дождя, лившаго цѣлые сутки. Мы зашли въ домъ лоцмана Брюхова. Молодая хозяйка захлопотала, чтобы угостить насъ чѣмъ Богъ послалъ; на столѣ явился самоваръ, сливки, яица и папушникъ. Отдохнувъ и поблагодаривъ добрыхъ людей за угощеніе, мы поплыли дальше, пожалѣвъ, что ни одного изъ хозяевъ не было дома. Нужно замѣтить, что Брюховыхъ два брата; они живутъ вмѣстѣ и на судахъ работаютъ вмѣстѣ: одинъ изъ нихъ на рулѣ, а другой на носу. Какъ я уже сказалъ раньше, они считаются здѣсь-лучшими лоцманами и зарабатываютъ въ лѣто отъ 600 до 700 р. с. каждый.

шенію, крестьянъ—половиньщиковъ, иначе *черносошныхъ*, которые не были крѣпостными, но жили на чужихъ земляхъ по условію и могли переходить къ другимъ владѣльцамъ; черносошные крестьяне пользовались нѣкоторыми правами собственности.

(*) *Конговымъ* лѣсомъ называется лѣсъ, растущій на высокихъ открытыхъ мѣстахъ и который, поэтому, бываетъ часто-слойный и легкій. На конговыхъ плотахъ обыкновенно сплавляютъ къ Архангельску рогатый скотъ, зерновой хлѣбъ и др. предметы. Къ сожалѣнію, въ сѣверномъ краю съ каждымъ годомъ уменьшается количество конговаго лѣса.

www.starieknigi.info

Отъ Опоки идутъ красивые и разнообразные берега, заслуживающіе кисти художника. Въ этихъ мѣстахъ прилегаетъ къ Сухонѣ горная возвышенность, отдѣляющая Вологодскую губернію отъ Архангельской, нѣсколько предохраняющая край отъ холода и сѣверныхъ вѣтровъ и тѣмъ сообщающая краю умѣренный климатъ, которому обязана южная часть Вологодской губерніи своимъ плодородіемъ.

Вечеромъ того-же числа мы миновали *Скарятино*, послѣдній переборъ Сухоны; здѣсь, по мѣстному выраженію, вода была еще тоньше, чѣмъ въ Опокѣ. Ночью мы добрались наконецъ до Устюга, откуда имѣли возможность дойти до Архангельска на пасажирскомъ пароходѣ Бѣломорской кампаніи.

Князь **А. Ухтомскій.**

(до слѣд. №)

www.starieknigi.info

ВОПРОСЪ ИЗЪ СОВРЕМЕННАГО СОСТОЯНІЯ

ТЕОРІИ КОРАБЛЕСТРОЕНІЯ.

(Главные научные выводы и положенія этой статьи были прочтены авторомъ 16 февраля текущаго года въ собраніи морскихъ офицеровъ въ конференцъ-залѣ Морскаго Корпуса).

Мореплаваніе имѣетъ такое важное значеніе въ жизни современнаго общества, что вопросъ объ усовершенствованіи различныхъ его отраслей долженъ стоять въ ряду самыхъ передовыхъ вопросовъ нашего времени—быть предметомъ живѣйшаго интереса не однихъ только спеціалистовъ, но и всего общества. *Кораблестроеніе, какъ наука*, едва ли не представляетъ собою наименѣе совершенную изъ всѣхъ отраслей мореплаванія. Вопросы этой науки, т. е. вопросы: о формѣ корабля, о способѣ его скрѣпленія, о силѣ его двигателя, о различныхъ состояніяхъ корабля во время хода и на якорѣ, о величинѣ и распололоженіи его парусности, оснастки и нагрузки—не имѣютъ, по настоящее время, законченнаго *научнаго* рѣшенія, которое могло бы быть *ощутительно-полезнымъ* для руководства практики, или, по крайней мѣрѣ, которое могло бы сократить время, необходимое для образованія искуснаго кораблестроителя; это послѣднее требованіе мы основываемъ на томъ, что одна изъ важнѣйшихъ услугъ, получаемыхъ отъ всякой науки, заключается именно въ ослабленіи значенія долговременной пратики, что въ особенности важно въ нашъ вѣкъ—быстро измѣняющихся требованій и условій. Подъ словомъ научное рѣшеніе вопросовъ кораблестроенія—мы здѣсь понимаемъ не одни умозрительные выводы, называемые часто

www.starieknigi.info

теоретическими и дѣлаемые съ помощію математическаго анализа, на основаніи уже извѣстныхъ законовъ другихъ наукъ, но понимаемъ также и выводы опытные. Притомъ замѣтимъ, что эти послѣдніе могутъ быть или непосредственные, или же, подобно выводамъ, напримѣръ, метеорологіи, могутъ проистекать изъ правильнаго обозрѣнія таблицъ, заключающихъ въ себѣ опредѣлено-выраженные элементы и качества возможно большаго числа разнообразныхъ судовъ. О рѣшеніи вопросовъ кораблестроенія путемъ непосредственныхъ опытовъ надъ судами, должно сказать, что подобныя изслѣдованія всегда цѣнны на столько, на сколько совершенемъ употребленный для нихъ методъ,—это значитъ, на сколько этотъ послѣдній чувствителенъ. Поэтому, наблюденія надъ судами, построенными для службы, а не для опыта, не могутъ вообще давать неопровержимыхъ выводовъ, ибо подобныя суда не находятся въ условіяхъ, требуемыхъ чувствительностію результата: элементы, уже данные этимъ судамъ и удовлетворяющіе цѣлямъ отличнымъ отъ цѣлей науки, очевидно могутъ ослаблять, замаскировывать тѣ самыя явленія, которыя желаемъ изслѣдовать.

Всѣ приведенные здѣсь способы рѣшенія вопросовъ кораблестроенія, въ настоящемъ своемъ состояніи, далеко не удовлетворяютъ условіямъ, характеризующимъ всякую науку.

По нашему мнѣнію, главная причина низкой степени совершенства науки кораблестроенія заключается не столько въ сложности явленій, представляемыхъ кораблемъ и разнообразіи поставляемыхъ ему условій, сколько въ обстоятельствѣ совершенно иного рода, а именно въ томъ, что къ занятіямъ упомянутыми вопросами привлечено очень мало людей ученыхъ—*спеціалистовъ по тѣмъ точнымъ наукамъ, которыя должны служить основаніемъ науки кораблестроенія*. Оставляя въ сторонѣ геніевъ и не останавливаясь на рѣдкихъ, всегда возможныхъ частныхъ случаяхъ, мы думаемъ, что только ученые, каждый въ своей спеціальности, способны рѣшать вопросы во всей возможной ихъ общности, не упуская изъ виду ихъ частностей, и давать рѣшенія строгія и точныя до возможно-желаемой степени. Только ученымъ извѣстны наиболѣе совершенные, наиболѣе чувствительные методы изслѣдованія, какъ опытнаго, такъ и умозрительнаго; только ученые способны сдѣлать неопровержимые выводы изъ таблицъ, данныхъ наблюденій,

www.starieknigi.info

распутать сложный узелъ явленій, представленныхъ въ этихъ таблицахъ, и ясно обнаружить вліянія случайныхъ обстоятельствъ. Мореплаватели, кораблестроители могутъ возбуждать новые вопросы, могутъ дѣлать открытія и усовершенствованія, но, говоря вообще, отъ нихъ нельзя требовать строгихъ изслѣдованій сложной группы явленій, взаимно другъ на друга вліяющихъ,—изслѣдованій, для которыхъ необходимо не только знаніе большаго числа научныхъ выводовъ, но, главнымъ образомъ, пониманіе научнаго метода, усвоеніе его и навыкъ въ приложеніи его ко всякимъ вопросамъ извѣстной области явленій.

Чтобъ раздѣлять такой взглядъ, нѣтъ необходимости быть ученымъ, спеціалистомъ той или другой *науки*, достаточно быть знакомымъ съ исторіею хотя нѣкоторыхъ отраслей знанія, основаніемъ которыхъ служатъ точныя науки—опытныя и математическія. (*) Прибавимъ, что ошибки возможны и для ученыхъ, равно какъ возможны вполнѣ научные труды для мореплавателей и кораблестроителей, но то и другое суть явленія частныя, случайныя, весьма рѣдко могущія имѣть вліяніе на ходъ науки, если только вопросами этой послѣдней занимаются многіе ученые.

Для читателей должно быть ясно, что мы рѣзко отличаемъ практику кораблестроенія отъ науки кораблестроенія. Первая, въ настоящее время, можетъ считаться вполнѣ удовлетворяющею существующимъ требованіямъ: во всѣхъ приморскихъ государствахъ организованы корпуса корабельныхъ инженеровъ и особыя вѣдомства, департаменты и тому подобныя учрежденія, управляющія кораблестроеніемъ; постройка судовъ идетъ безпрерывная, судостроители сѣдѣютъ въ своемъ дѣлѣ и суда могутъ быть построены геометрически равными и даже подобными другимъ, по желанію, выбраннымъ судамъ. Чего же больше можно требовать отъ практики, или же для практики кораблестроенія? Но въ настоящее время условія, поставляемыя кораблю, начали очень быстро мѣняться; по видимому, практика кораблестроенія должна была бы оказаться несостоятельною предъ такими требованіями: на дѣлѣ же, она, противно

(*) О значеніи научнаго метода изслѣдованій и научной постановки вопроса, см. Очеркъ исторіи физико-математическихъ наукъ *П. Л. Лаврова*, пять статей котораго уже напечатаны въ М. Сб. текущаго года. *Ред.*

www.starieknigi.info

своей природѣ, быстро представляетъ способы удовлетворенія этихъ измѣнчивыхъ требованій. Но причины и слѣдствія такого ненормальнаго явленія неутѣшительны: при сильномъ современномъ развитіи мореплаванія, вопросъ объ измѣненіи элементовъ и вообще конструкціи корабля, сообразно какимъ нибудь новымъ настоятельнымъ требованіямъ, рѣшается почти одновременно во многихъ странахъ массою *попытокъ*, быстро одна за другою слѣдующихъ, при чемъ заинтересованныя стороны не останавливаются предъ огромностію необходимыхъ для сего расходовъ. Быстрота измѣненія условій поставляемыхъ кораблю не позволяетъ смотрѣть на эти расходы, какъ на единовременно-затрачиваемые капиталы, процентами съ которыхъ можно бы было достаточное время пользоваться, понимая подъ словомъ проценты какія бы то ни было выгоды, имѣвшіяся въ виду при этой затратѣ. Такимъ образомъ, практика кораблестроенія удовлетворяетъ являющимся потребностямъ, расходуя средства страны на такія предпріятія, въ которыхъ значительная часть труда непроизводительна. Мы далеки отъ той мысли, чтобъ эти жертвы не должно было приносить, ибо не приносить ихъ значило бы имѣть суда неудовлетворяющія современнымъ требованіямъ—значило бы не имѣть флота. Мы утверждаемъ только, что подобный, недостойный нашего времени, путь рѣшенія вопросовъ кораблестроенія есть прямое слѣдствіе низкой степени совершенства *науки* кораблестроенія, которая, кажется, одна могла бы исключить попытки, дать рѣшенія, удовлетворяющія *возможнымъ* требованіямъ, и сдѣлать каждую страну самостоятельною на пути къ этимъ рѣшеніямъ, такъ какъ подражаніе нигдѣ не имѣетъ такого слабаго значенія, какъ въ изслѣдованіяхъ, производимыхъ по научнымъ методамъ. Повторяемъ, говоря это, мы не понимаемъ здѣсь только изслѣдованія съ помощію одной математики, но подразумѣваемъ также опытъ (что весьма далеко отъ попытки) и наблюденіе.

Необходимость знанія научныхъ методовъ и правильности въ собираніи данныхъ, при рѣшеніи вопросовъ кораблестроенія, въ послѣднее время наиболѣе чувствительнымъ образомъ выразилась—учрежденіемъ въ Англіи училища корабельныхъ инженеровъ и механиковъ, съ программою, заключающею въ себѣ высшія отрасли точныхъ наукъ, служащихъ основаніемъ кораб-

www.starieknigi.info

лестроенію. Въ такой консервативной странѣ, какъ Англія, подобное учрежденіе могло быть вызвано только настоятельною въ немъ потребностію. Можно надѣяться, что это училище, какъ и подобныя ему высшія заведенія въ другихъ странахъ, привлекутъ многихъ ученыхъ къ занятію вопросами кораблестроенія и доставятъ корабельныхъ инженеровъ, которые усвоятъ себѣ научные методы въ приложеніи ихъ къ своей спеціальности (*).

Наука кораблестроенія служитъ уже около полустолѣтія, подъ названіемъ теоріи кораблестроенія, предметомъ преподаванія въ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ—у насъ въ Россіи кажется со временъ П. Я. Гамалѣя. Основаніе ей положено трудами извѣстныхъ ученыхъ: Эйлера, Боссю, Дюбуа, Дюпена, Атвуда и другихъ, которые рѣшили нѣкоторые изъ входящихъ въ нее частныхъ вопросовъ. Рѣшенія эти, какъ бы мало онѣ ни удовлетворяли современнымъ требованіямъ, заслуживаютъ полнаго уваженія, представляя собою зачатки науки. Поименованные ученые, безъ сомнѣнія, были увѣрены, что труды ихъ далеко не исчерпываютъ всего предмета, и они не могли не сознавать частнаго характера разрѣшенныхъ ими вопросовъ. Но почти до самаго послѣдняго времени теорія кораблестроенія оставалась на тѣхъ же частныхъ вопросахъ; ни законы механики, ни законы физики не прилагались къ ней въ возможно-желаемой степени. Напримѣръ, уже десятки лѣтъ прошли какъ Куломбъ и другіе ученые опредѣлили законы тренія жидкостей о поверхность твердыхъ тѣлъ и нашли коефиціенты этой силы. Если на основаніи этихъ законовъ и съ помощію этихъ коефиціентовъ опредѣлить треніе воды о поверхность корабля—тѣла, у котораго всѣ горизонтальныя сѣченія суть кривыя, постепенно измѣняющія свою кривизну, непредставляющія слѣдовательно крутыхъ изгибовъ, то получится число, которое далеко не можетъ считаться малымъ въ сравненіи съ полною силою сопротивленія воды, силою, предѣлы которой всегда могутъ быть извѣстны по силѣ машины, приводящей судно въ движеніе. Современные ученые, напримѣръ, Ранкинъ, Вейсбахъ,

(*) Мы не можемъ не упомянуть здѣсь дисертацію по кораблеправленію, одного изъ слушателей нашей морской академіи, А. Н. Страннолюбскаго, дисертацію о якорной стопинѣ, представляющую совершенно новое и полное изслѣдованіе вопроса.

www.starieknigi.info

Редтенбахеръ и другіе признаютъ даже, что сила тренія воды о суда современной конструкціи заключаетъ въ себѣ почти всю силу сопротивленія воды. Слѣдовательно, законы тренія жидкостей непремѣнно должны быть однимъ изъ главныхъ основаній при сужденіи о формѣ судовъ для доставленія имъ желаемой скорости. Между тѣмъ часто можно слышать и читать такія разсужденія о формѣ судовъ въ отношеніи къ тренію, которыя совершенно противурѣчатъ этимъ законамъ. Говорятъ, напримѣръ, что треніе воды пропорціонально давленію, что, поэтому, чѣмъ ближе къ килю, тѣмъ треніе значительнѣе, между тѣмъ какъ точнѣйшими опытами найдена совершенная независимость тренія отъ давленія. Также, увеличивая поверхность судна при томъ же миделевомъ сѣченіи менѣе тупымъ образованіемъ его оконечностей, обыкновенно полагаютъ, что чрезъ то всегда увеличивается дѣйствующая на него сила тренія воды; но при этомъ забывается то обстоятельство, что треніе гораздо быстрѣе мѣняется съ перемѣною скорости воды, по поверхности судна, чѣмъ отъ измѣненія величины этой поверхности, а потому, такъ какъ болѣе острыя суда сообщаютъ водѣ меньшую скорость, то онѣ могутъ возбуждать меньшую силу тренія, не смотря на то, что обладаютъ сравнительно большею поверхностію.

Но оставимъ силу сопротивленія воды, незнаніе точныхъ законовъ которой обыкновенно служитъ предлогомъ къ тому, чтобы оставлять безъ строгаго изслѣдованія элементы подводной части судна, предлогомъ, несовсѣмъ однако уважительнымъ, ибо далеко не всѣ системы сѣченій судна таковы, чтобы обводы ихъ оказывали ощутительное вліяніе на величину сопротивленія воды, какое, напримѣръ, оказываютъ сѣченія, называемыя ватерлиніями.

Изъ остальныхъ вопросовъ теоріи кораблестроенія особенное вниманіе заслуживаетъ вопросъ объ остойчивости, такъ какъ рѣшеніе его доведено до такого вида, что можетъ быть подвергнуто арифметическому исчисленію, и мѣру, принятую для этого качества, считаютъ основаніемъ для сужденій о кренѣ, о качкѣ судна, о формѣ шпангоутовъ, о способахъ опредѣленія центра тяжести корабля въ морѣ и на якорѣ и проч. По этимъ причинамъ наибольшая часть каждаго руководства по теоріи кораблестроенія принадлежитъ статьямъ объ остойчиво-

www.starieknigi.info

сти, и статьи эти излагаются вообще съ большею строгостію сравнительно со всѣми остальными. Тѣмъ не менѣе въ этихъ статьяхъ вопросъ объ остойчивости рѣшается весьма неудовлетворительно, скажемъ болѣе,—даже неправильно, что мы и считаемъ полезнымъ представить въ нижеслѣдующихъ разсужденіяхъ. Мы не въ силахъ предложить общее рѣшеніе этого вопроса *въ зависимости отъ всякой данной формы судна*; задачу эту, весьма важную для кораблестроенія, могутъ разрѣшить только ученые спеціалисты математики.

Согласно съ тѣмъ какъ учитъ механика, въ теоріи кораблестроенія принимаютъ, что положеніе равновѣсія корабля можетъ быть или остойчивое, или неостойчивое, или безразличное. Для каждаго даннаго положенія равновѣсія, случаи эти опредѣляются по тому состоянію, въ какомъ корабль окажется, если онъ будетъ приведенъ въ положеніе неизмѣримо-близкое къ данному. Если въ этомъ новомъ положеніи, силы, которыя содержали корабль въ равновѣсіи, окажутся такими, что опять будутъ способны взаимно уравновѣшиваться, то данное, т. е. первое положеніе равновѣсія корабля называется безразличнымъ. Въ противномъ же случаѣ, т. е. когда около разсматриваемаго положенія равновѣсія, другихъ положеній равновѣсія, при дѣйствіи прежнихъ силъ, не существуетъ, тогда разсматриваемое положеніе равновѣсія корабля будетъ или остойчивое или неостойчивое, смотря по тому, какія перемѣны произойдутъ съ силами, содержавшими корабль въ равновѣсіи. Если эти силы измѣнются, такъ что будутъ стремиться возвратить корабль къ разсматриваемому положенію равновѣсія, то это послѣднее называется остойчивымъ; если же, напротивъ, онѣ стремятся произвести еще большее уклоненіе корабля, или, что тоже, побуждаютъ корабль искать новаго положенія равновѣсія, отличнаго отъ перваго, то это первое положеніе равновѣсія называется неостойчивымъ.

Принимая корабль за совершенно твердое тѣло, всякое его движеніе, а слѣдовательно и всякое изъ тѣхъ случайныхъ перемѣщеній, при которыхъ онъ выходитъ изъ состоянія равновѣсія, можетъ быть разсматриваемо, въ каждый моментъ, какъ составное изъ двухъ перемѣщеній: вращательнаго вокругъ нѣкоторой оси и поступательнаго по нѣкоторому направленію. Въ свою очередь, поступательное движеніе корабля можетъ быть

www.starieknigi.info

разложено на два: на горизонтальное и вертикальное; а равно и вращательное движеніе около нѣкоторой оси позволительно разсматривать произшедшимъ отъ двухъ вращеній: одно вокругъ вертикальной оси, а другое вокругъ нѣкоторой горизонтальной оси.

Поступательныя перемѣщенія по горизонтальной плоскости, выводящія корабль изъ состоянія равновѣсія, непосредственно вліяютъ на курсъ и скорость корабля и сами по себѣ не опасны. Случайныя поднятія и погруженія цѣлаго корабля, т. е. вертикальныя его перемѣщенія, также не представляютъ чувствительной опасности въ существующихъ судахъ, и опредѣленіе условій остойчивости корабля при этихъ перемѣщеніяхъ не представляетъ особыхъ затрудненій.

Остойчивость корабля при вращательныхъ движеніяхъ около вертикальной оси обнаруживается весьма интересными явленіями, извѣстными подъ названіемъ: рыскливости, вертлявости, увальчивости—явленіями, имѣющими большое значеніе въ задачѣ управленія парусами. Мы здѣсь не будемъ ими заниматься.

Изъ случайныхъ перемѣщеній, выводящихъ корабль изъ состоянія равновѣсія, наиболѣе опасныя суть обращенія его около какой нибудь изъ горизонтальныхъ осей. Розысканіе условій остойчивости корабля при этихъ перемѣщеніяхъ признается столь важнымъ вопросомъ, что въ теоріи кораблестроенія, когда говорится объ остойчивости, подразумѣваютъ всегда перемѣщенія именно этого рода. Этимъ вопросомъ мы теперь и займемся.

Считаемъ полезнымъ замѣтить, что, употребляя слово равновѣсіе корабля, мы понимаемъ не только спокойное состояніе корабля, обусловливаемое дѣйствіемъ двухъ силъ—вѣса цѣлаго корабля и равнодѣйствующей гидростатическаго давленія воды, но подразумѣваемъ общій случай равновѣсія, т. е. представляемъ себѣ корабль идущимъ равномѣрно по нѣкоторому постоянному направленію и неизмѣняющимъ своего крена. Это равновѣсіе корабля не можетъ, очевидно, обусловливаться дѣйствіемъ только двухъ упомянутыхъ силъ, ибо во время хода, корабль всегда встрѣчаетъ сопротивленіе воды, составляющее третью силу, и для равномѣрности своего хода онъ долженъ получать еще четвертую силу—движителя, будетъ ли то сила

www.starieknigi.info

вѣтра, или же противудѣйствіе воды на винтъ или колесы. Понятно, что первый случай равновѣсія несравненно проще чѣмъ второй, и переходъ отъ сего послѣдняго къ первому очевиденъ.

Мы выше сказали, что, въ данномъ положеніи равновѣсія, корабль обладаетъ остойчивостію, если силы, содержавшія его въ этомъ равновѣсіи, послѣ вывода изъ онаго, не только перестаютъ уравновѣшиваться, какъ бы мало ни было перемѣщеніе корабля, но еще побуждаютъ корабль возвратиться къ прежнему положенію равновѣсія, такъ что при случайномъ вращательномъ перемѣщеніи корабля около нѣкоторой оси, эти силы стремятся сообщить кораблю совершенно противуположное вращеніе вокругъ этой оси. Ось эту будемъ для краткости называть *случайною осью* вращенія корабля. Извѣстно, что стремленіе силы вращать тѣло около нѣкоторой оси измѣряется моментомъ этой силы относительно этой оси, и что у силъ стремящихся вращать тѣло въ ту же сторону, моменты относительно разсматриваемой оси принимаются съ одинаковыми знаками, а въ противномъ случаѣ съ разными. Мы будемъ принимать со знакомъ + моментъ силы относительно случайной оси, если эта сила стремится увеличить уголъ случайнаго обращенія корабля; въ противномъ же случаѣ—будемъ считать этотъ моментъ отрицательнымъ. Такимъ образомъ, чтобъ узнать обладаетъ ли корабль остойчивостію въ данномъ положеніи равновѣсія и какъ велика эта остойчивость при вращательномъ перемѣщеніи его около нѣкоторой случайной оси, стоитъ только опредѣлить, для всѣхъ силъ, содержавшихъ корабль въ равновѣсіи, какіе окажутся у нихъ моменты, относительно этой оси, въ уклоненномъ отъ равновѣсія положеніи, и тогда результатъ алгебраическаго совокупленія этихъ моментовъ и будетъ служить мѣрою остойчивости корабля въ разсматриваемомъ положеніи равновѣсія. Ясно, что если этотъ результатъ окажется равнымъ нулю, то это положеніе корабля было безразличное; если результатъ будетъ со знакомъ +, то это покажетъ, что силы, совокупнымъ своимъ дѣйствіемъ, будутъ побуждать корабль еще болѣе уклоняться отъ разсматриваемаго положенія, т. е. это послѣднее будетъ неустойчивое, и только когда этотъ результатъ выйдетъ отрицательнымъ, корабль должно считать обладающимъ остойчивостію и въ степени выражаемой безусловнымъ численнымъ значеніемъ этого результата.

www.starieknigi.info

Руководствуясь этими положеніями, мы можемъ опредѣлить величину остойчивости корабля при всякомъ данномъ положеніи его равновѣсія, слѣдовательно при всякомъ кренѣ и какую бы форму корабль ни имѣлъ и, наконецъ, какія бы ни были силы, которыя содержатъ его въ этомъ равновѣсіи. Однимъ словомъ, мы можемъ разрѣшить и ниже разрѣшаемъ слѣдующій вопросъ: *при данныхъ силахъ содержащихъ извѣстный корабль въ равновѣсіи и при данномъ малѣйшемъ измѣненіи его положенія опрокинется ли этотъ корабль или нѣтъ, или, выражаясь точнѣе, будетъ ли онъ искать новаго положенія равновѣсія, или же обнаружитъ стремленіе возвратиться къ прежнему, и какъ велико это стремленіе?* а равно мы покажемъ и возможность опредѣленія условій, необходимыхъ, чтобъ это стремленіе существовало при данномъ положеніи равновѣсія.

Хотя вопросъ объ остойчивости корабля главнымъ образомъ и заключается именно въ этихъ вопросахъ, но въ морской литературѣ вообще и въ руководствахъ по теоріи кораблестроенія въ частности вопросы эти никогда не получали общаго рѣшенія, не смотря на то, что объ остойчивости по видимому говорится очень много. Мы скажемъ болѣе, что если по существующей теоріи корабль обладаетъ остойчивостію при данномъ накрененномъ положеніи равновѣсія, то въ дѣйствительности у него можетъ не только совсѣмъ не быть остойчивости, но даже положеніе его можетъ оказаться не остойчивымъ, т. е. ему можетъ грозить опасность опрокинуться. Такое несовершенство существующей теоріи одного изъ важнѣйшихъ качествъ корабля происходитъ непосредственно отъ того, что принимаютъ за основаніе этой теоріи слѣдующее положеніе: *мѣрою остойчивости всякаго судна*, при всякомъ данномъ кренѣ его, не обращая вниманія на силы, на него дѣйствующія, *служитъ произведеніе изъ водоизмѣщенія на горизонтальное разстояніе между центромъ тяжести и центромъ величины этого судна въ разсматриваемомъ положеніи*, считая это разстояніе отъ цен. тяж. въ сторону крена (принимая, что оба указанные центра лежатъ въ плоскости крена). Такъ, если въ наклонномъ положеніи корабля, его центръ тяжести лежитъ въ G (чер. 1), замѣченное въ кораблѣ мѣсто центра величины въ прямомъ положеніи есть C_0, тогда уголъ BC_0G или φ между вертикаль-

www.starieknigi.info

ною прямою C_0B и уклоненною прямою C_0G есть кренъ корабля, и если при этомъ кренѣ дѣйствительный центръ величины оказался въ C, т. е. если въ этой точкѣ будетъ приложена равнодѣйствующая CD или Q всѣхъ гидростатическихъ давленій воды на корабль, называемая водоизмѣщеніемъ и всегда направленная вертикально вверхъ, то горизонтальная прямая GA или q представитъ то, что называютъ *плечомъ* или *рычагомъ остойчивости*, и величина остойчивости корабля при углѣ крена φ измѣрится, согласно съ существующею теоріею, произведеніемъ Qq.

Очевидно, что это произведеніе Qq есть ничто иное какъ моментъ давленія воды Q, взятый относительно горизонтальной оси, проходящей чрезъ цен. тяж. G и слѣдовательно выражаетъ не болѣе и не менѣе какъ стремленіе силы Q обращать корабль вокругъ оси G въ сторону противоположную крену. Теперь спрашивается: можетъ ли остойчивость корабля обусловливаться однимъ этимъ стремленіемъ и возможно ли, слѣдовательно, измѣрять остойчивость корабля во всякомъ его положеніи произведеніемъ давленія воды на горизонтальное разстояніе между центромъ тяжести и центромъ величины?

Во первыхъ, такое измѣреніе разсматриваемаго качества приводитъ къ чрезвычайно странному, чтобъ не сказать болѣе, слѣдствію, а именно: что въ прямомъ положеніи судна, когда на него дѣйствуютъ только его вѣсъ и давленіе воды, оно нисколько не обладаетъ остойчивостію, или что то же, положеніе его равновѣсія тогда есть безразличное, потому что рычагъ q остойчивости равенъ тогда нулю, а давленіе воды Q безконечною величиною быть не можетъ. Подобный результатъ рѣшительно долженъ быть отвергнутъ.

Во вторыхъ, случайная ось, обращеніемъ вокругъ которой корабль измѣнилъ свой кренъ, можетъ и не проходить чрезъ цент. тяж. этого корабля; вообще она и не проходитъ чрезъ эту точку, а потому произведеніе Qq измѣряющее моментъ давленія воды Q относительно оси G вообще не выражаетъ собою, даже и для одной силы Q, стремленія сообщить кораблю движеніе совершенно обратное случайному его перемѣщенію, т. е. стремленія возвратить корабль къ прежнему положенію. Въ одномъ только случаѣ, произведеніе Qq выразитъ это стрем-

www.starieknigi.info

леніе, именно: когда вѣсъ корабля P, изображенный на нашей фигурѣ прямою GE равенъ давленію воды Q, ибо тогда эти двѣ силы составятъ пару, и произведеніе Qq будетъ моментомъ этой пары, а изъ механики извѣстно, что алгебраич. сумма моментовъ силъ, составляющихъ пару относительно всякой оси перпендикулярной къ плоскости пары, а слѣдовательно и относительно случайной оси вращенія корабля, (если эта ось удовлетворяетъ условію перпендикулярности) всегда равна моменту этой пары, т. е. произведенію Qq, которое такимъ образомъ и можетъ выражать стремленіе силъ P и Q привести корабль въ прежнее положеніе равновѣсія. Но равенство силъ P и Q въ накрененномъ отъ дѣйствія вѣтра кораблѣ едва ли возможно, ибо такъ какъ направленіе силы вѣтра (которую не должно смѣшивать со скоростію вѣтра) обусловливается главнымъ образомъ положеніемъ парусовъ и слѣдовательно наклонностію ихъ къ горизонту, то въ накрененномъ кораблѣ сила вѣтра не можетъ вообще быть принята горизонтальною, а потому водоизмѣщеніе корабля или сила Q будетъ обусловливаться не только вѣсомъ его P, но и вертикальною составляющею силы вѣтра, такъ что предположеніе P=Q вообще не можетъ быть принято.

Наконецъ, если даже и допустить равенство между силами P и Q, то все таки произведеніе Qq выражаетъ собою совокупное стремленіе *только этихъ двухъ силъ* обращать корабль около случайной оси, такъ что хотя бы этою парою силъ корабль и стремился возвратиться къ прежнету положенію равновѣсія, но другія силы—вѣтеръ и сопротивленіе воды—обусловливавшія, вмѣстѣ съ силами P и Q, его равновѣсіе при данномъ углѣ крена φ, могутъ быть такими, что это равновѣсіе окажется при этотъ углѣ крена неостойчивымъ, и кораблю можетъ грозить опасность опрокинуться отъ случайнаго измѣненія его крена (разумѣется въ сторону увеличенія крена), между тѣмъ какъ по существующей теоріи остойчивость его не будетъ нуль и даже можетъ быть очень значительная, что̀ будетъ зависѣть отъ величины произведенія Qq. Итакъ этимъ произведеніемъ никакъ не можетъ быть измѣряема остойчивость корабля. Очевидно, то же самое должно сказать и про тотъ случай, когда корабль содержится въ наклонномъ положеніи равновѣсія какою нибудь постороннею вертикальною силою,

www.starieknigi.info

напримѣръ грузомъ, привѣшеннымъ въ нѣкоторой точкѣ нока реи—вообще не надъ центромъ тяжести; мы говоримъ—*вертикальною силою*, потому что всякая другая сообщитъ кораблю поступательное движеніе и слѣдовательно возбудитъ сопротивленіе воды. Эта вертикальная сила нарушаетъ равенство между P и Q и слѣдовательно условіе остойчивости такого положенія корабля рѣшительно не можетъ быть выведено изъ выраженія момента силы Q относительно оси G, т. е. изъ выраженія, которое можетъ быть найдено для произведенія Qq въ этомъ кораблѣ.

Наконецъ, если признавать за прямое или нормальное положеніе корабля то его положеніе, при которомъ центръ его тяжести лежитъ въ нѣкоторой опредѣленной точкѣ (діаметральной плоскости), то при другомъ расположеніи грузовъ, по большой части, корабль не можетъ быть въ прямомъ положеніи, хотя бы къ нему небыло приложено никакихъ постороннихъ силъ; въ этомъ новомъ положеніи равновѣсія корабль признается накрененнымъ. Но это равновѣсіе точно такъ, какъ и нормальное, не возможно, если центръ тяжести и центръ величины не лежатъ прямо одинъ надъ другимъ и, слѣдовательно, такъ называемый рычагъ q остойчивости будетъ непремѣнно нуль, такъ что тогда у корабля должно было бы признать отсутствіе остойчивости, съ чѣмъ очевидно согласиться нельзя.

Въ одномъ только случаѣ произведеніе Qq можетъ собою измѣрять остойчивость корабля—это когда постороннія кренящія силы неизмѣримо малы, равно какъ и кренъ ими производимый, такъ что остойчивость при этомъ будетъ равна (пренебрегая неизмѣримо-малыми втораго и высшихъ порядковъ) остойчивости въ прямомъ положеніи. Въ этомъ случаѣ результатъ алгебраическаго совокупленія моментовъ всѣхъ силъ относительно случайной оси, перпендикулярной къ плоскости силъ P и Q, приведется къ алгебраической суммѣ моментовъ только этихъ двухъ силъ P и Q относительно этой оси и какъ разность между этими силами окажется тогда неизмѣримо малою величиною, то онѣ могутъ быть признаны за пару силъ и, слѣдовательно, остойчивость корабля выразится моментомъ этой пары, т. е. произведеніемъ Qq.

Отвергая возможность измѣренія остойчивости корабля, при всякомъ данномъ положеніи его равновѣсія, произведеніемъ

www.starieknigi.info

Qq, мы однако далеки отъ того, чтобы отвергать пользу опредѣленія величины этого произведенія и его зависимости отъ формы судна, величины крена и другихъ элементовъ. Изслѣдованіе этого произведенія важно и для рѣшенія самаго вопроса объ остойчивости, равно какъ и для другихъ цѣлей. Но мы утверждаемъ только, что разсужденіе объ этой величинѣ не есть еще изслѣдованіе остойчивости корабля.

Кромѣ этого существеннаго недостатка принимаемой до послѣдняго времени теоріи остойчивости корабля, есть еще другой, хотя и неимѣющій столь важнаго значенія. Грузовая ватерлинія въ наклонномъ положеніи корабля очевидно должна пересѣкаться съ грузовою ватерлиніею въ прямомъ или нормальномъ его положеніи; прямая пересѣченія этихъ двухъ грузовыхъ, будучи ребромъ двугранаго угла, который собою представляетъ кренъ корабля, есть то, что называютъ осью крена. Недостатокъ существующей теоріи заключается въ томъ, что въ ней ось крена всегда смѣшиваютъ съ осью случайнаго перемѣщенія корабля, нарушающаго его равновѣсіе, и мы не знаемъ даже, чтобы гдѣ нибудь упоминалось объ этой оси, между тѣмъ какъ вообще она не совпадаетъ съ осью крена.

Принимая во вниманіе характеръ ошибочныхъ положеній существующей теоріи, мы думаемъ, что въ основаніи этихъ положеній лежитъ недостаточно-ясное раздѣленіе двухъ разнородныхъ явленій и соотвѣтствующихъ имъ понятій, именно: равновѣсіе плавающаго тѣла и его остойчивость. Остойчивость плавающаго тѣла предполагаетъ его равновѣсіе, но не обратно. Смѣшеніе этихъ двухъ понятій можетъ быть замѣчено, между прочимъ, въ извѣстной формулѣ корабельныхъ инженеровъ: *кренящій моментъ равенъ моменту остойчивости*, употребляемой для выраженія равновѣсія корабля и служащей къ опредѣленію разныхъ элементовъ равновѣсія. Эта формула, по принятому смыслу входящихъ въ нее терминовъ, переведенная на языкъ аналитической механики, должна быть выражена такъ: моментъ давленія воды на корабль относительно горизонтальной оси, проходящей чрезъ его центръ тяжести и параллельной оси крена, равенъ, взятой съ противнымъ знакомъ, суммѣ моментовъ всѣхъ прочихъ силъ, дѣйствующихъ на корабль относительно той же оси. Формула эта

www.starieknigi.info

справедлива въ какомъ бы положеніи равновѣсія корабль ни находился—остойчивомъ, безразличномъ, или же неостойчивомъ; но въ первомъ ея выраженіи введено понятіе остойчивости; а потому, разъ что принято такое выраженіе было бы не послѣдовательно измѣрять остойчивость корабля величиною отличною отъ означеннаго момента давленія воды, или что тоже—отличною отъ произведенія Qq.

Теперь приступимъ къ опредѣленію спеціальныхъ условій остойчивости корабля на основаніи тѣхъ понятій, которыя мы изложили непосредственно передъ разборомъ существующей теоріи. Согласно съ предложенными объясненіями, то, или другое, или третіе состояніе равновѣсія корабля, въ данномъ положеніи его, опредѣляется по тому явленію, которое обнаружилось бы, еслибъ въ этомъ положеніи корабля произошла нѣкоторая перемѣна. Эту послѣднюю непремѣнно должно предположить неизмѣримо-малою, ибо всякая конечная, опредѣленная перемѣна, разсматриваемая отъ даннаго положенія равновѣсія корабля, не можетъ характеризовать этого равновѣсія, совершенно подобно тому, какъ, при какомъ нибудь движеніи тѣла въ пространствѣ, путь пройденный этимъ тѣломъ въ единицу времени, отъ даннаго его мѣста, не можетъ выражать скорости его движенія въ этомъ мѣстѣ. Конечное перемѣщеніе, выводящее корабль изъ даннаго положенія его равновѣсія, всегда можетъ быть столько значительнымъ, что судя по немъ, корабль должно было бы признать весьма остойчивымъ, между тѣмъ какъ въ разсматриваемомъ положеніи его равновѣсія, онъ могъ обладать очень малою остойчивостію, могъ даже находиться въ неостойчивомъ положеніи, или же обратно.

Сдѣлаемъ еще нѣкоторыя предварительныя замѣчанія и соображенія касательно силъ, содержащихъ корабль въ данномъ положеніи его равновѣсія. Мы уже выше замѣтили, что эти силы —четырехъ родовъ: 1) вѣсъ корабля, дѣйствующій вертикально внизъ и приложенный въ его центрѣ тяжести; 2) равнодѣйствующая всѣхъ гидростатическихъ давленій воды—сила, направленная вертикально вверхъ, равная вѣсу выдавленной кораблемъ воды и приложенная въ центрѣ тяжести этой выдавленной водяной массы, т. е. въ центрѣ фигуры объема подводной части—точкѣ, называемой центромъ величины; 3) сила корабельнаго движителя и 4) сопротивленіе воды.

www.starieknigi.info

Сила вѣтра, служащая движителемъ парусныхъ судовъ, происходитъ отъ удара струй вѣтра въ паруса, отъ тренія этихъ струй, когда онѣ послѣ удара и болѣе или менѣе чувствительнаго отраженія, движутся по парусу, и отъ увеличенія упругости воздуха прилегающаго къ парусу со стороны удара вѣтра. Въ каждомъ элементѣ паруса сила удара и увеличеніе упругости воздуха дѣйствуютъ по нормальному направленію къ поверхности этого элемента, а сила тренія—касательно къ сему послѣднему, такъ что вообще равнодѣйствующая ихъ, т. е. элементарная сила вѣтра должна имѣть направленіе совершенно отличное отъ скорости вѣтра и во всякомъ случаѣ эти двѣ величины—сила вѣтра и скорость вѣтра—не должны быть смѣшиваемы—какъ совершенно разнородныя. Мы будемъ имѣть дѣло только съ силою вѣтра, за направленіе которой будемъ принимать направленіе означенной выше равнодѣйствующей. Еслибъ мы знали эту силу для каждаго элемента каждаго паруса и знали бы фигуру, принимаемую парусами, т. е. взаимное расположеніе составляющихъ ихъ элементовъ, то по законамъ механики, могли бы произвести совокупленіе всѣхъ этихъ элементарныхъ силъ. Относительно этихъ вопросовъ, практика почти ничего намъ не открыла: она не представила данныхъ для рѣшенія этихъ вопросовъ, и даже не указала какой или какими силами въ дѣйствительности выражается *результатъ* приведеннаго совокупленія элементарныхъ силъ вѣтра, результатъ, которымъ она однако всегда пользуется, невысказавъ объ немъ ничего, что бы могло служить прочнымъ пріобрѣтеніемъ для науки. За неимѣніемъ точныхъ изслѣдованій, принимаютъ простѣйшую изъ возможныхъ гипотезъ, чему и мы принуждены послѣдовать—а именно полагаютъ, что всѣ элементарныя силы вѣтра дѣйствуютъ на корабль такъ, какъ еслибъ онѣ были сосредоточены только въ нѣкоторой *одной* точкѣ, называемой *центромъ парусности* и, слѣдовательно, какъ если бы онѣ приводились только къ *одной* равнодѣйствующей, которую и считаютъ за силу вѣтра, движущую корабль и вообще условливающую его состояніе. При рѣшеніи вопросовъ равновѣсія и остойчивости корабля, силу вѣтра удобно разсматривать разложенною на двѣ составляющія: вертикальную и горизонтальную; послѣдняя въ то же время очевидно представляетъ проекцію силы вѣтра на горизонтальной плоскости.

www.starieknigi.info

Что касается до сопротивленія воды на корабль, то замѣтимъ, что для всякаго тѣла, движущагося въ водѣ, эта сила принимается прямо противною движенію тѣла, и такою она дѣйствительно всегда была непосредственно измѣряема въ опытахъ, производившихся разными лицами и обществами, искавшими законы этой силы. Хотя и возможно предположеніе, что этими опытами не опредѣлялось вполнѣ сопротивленіе воды и что поэтому и здѣсь, какъ и для вѣтра, это сопротивленіе, можетъ быть, и не приводится къ *одной* силѣ, но мы, и въ этомъ случаѣ, за совершеннымъ отсутствіемъ указаній точныхъ изслѣдованій, согласимся съ общепринятою простѣйшею гипотезою, т. е. будемъ признавать, что всѣ элементы сопротивленія воды на корабль приводятся къ *одной* силѣ, прямо противной движенію корабля и слѣдовательно, при равновѣсіи корабля, т. е. при равномѣрномъ его ходѣ, имѣющей горизонтальное направленіе. Отчего бы ни происходило сопротивленіе воды на корабль, оно очевидно всегда представляетъ собою результатъ дѣйствія окружающихъ корабль водяныхъ частицъ на элементы подводной его поверхности, прилегающіе къ этимъ частицамъ; корабль, своимъ движителемъ, побѣждаетъ только тѣ составляющія этихъ элементныхъ силъ сопротивленія, которыя дѣйствуютъ по линіи движенія; перпендикулярныя же къ нимъ составляющія очевидно взаимно уничтожаются. Такимъ образомъ, система элементарныхъ силъ сопротивленія воды можетъ быть разсматриваема какъ система параллельныхъ силъ; центръ этихъ параллельныхъ силъ и представитъ собою точку, въ которой можно считать сосредоточеннымъ все сопротивленіе, встрѣчаемое кораблемъ; эту точку будемъ называть *центромъ сопротивленія воды*. Она, очевидно, не можетъ находиться на самой поверхности корабля, но должна лежать внутри его и при этомъ —для каждой ватерлиніи—впереди отъ того сѣченія этой линіи, которое отдѣляетъ часть обвода, встрѣчающаго воду, отъ части, оставляющей оную, или, что тоже, передній обводъ отъ задняго; такъ что когда корабль движется безъ дрейфа (при рулѣ, поставленномъ прямо) центръ сопротивленія воды долженъ лежать впереди мидель-шпангоута. При настоящемъ состояніи знаній законовъ сопротивленія воды, мы не имѣемъ возможности указать на точное мѣсто центра сопротивленія и представляемъ эти положенія, какъ наши собственныя мнѣнія, осно-

www.starieknigi.info

вывая ихъ на криволинѣйномъ образованіи ватерлиній и на томъ, что дѣйствіе водяныхъ частицъ на переднюю часть обвода этихъ линій необходимо преобладаетъ надъ дѣйствіемъ ихъ на задній обводъ.

Считаемъ полезнымъ замѣтить, что во всемъ сказанномъ нами о силѣ вѣтра и сопротивленіи воды, мы только нѣсколько болѣе развили тѣ положенія, которыя обыкновенно всѣми до настоящаго времени были принимаемы. Если считать эти положенія безполезными, то при настоящемъ состояніи механики корабля, таковыми должно признать *всякія* сужденія о дѣйствіи вѣтра, о сопротивленіи воды, о томъ, какъ этими дѣйствіями условливается состояніе корабля, о его кренѣ, равновѣсіи и остойчивости, не говоря уже про качку во время хода. Тогда позволительно было бы разсматривать равновѣсіе и остойчивость только въ прямомъ положеніи корабля,—ограничиться, слѣдовательно, весьма частнымъ случаемъ, хотя и не лишеннымъ значенія. Мы полагаемъ, однако, что высказанныя нами положенія не отступаютъ отъ истины въ степени ощутительной для практики, и во всякомъ случаѣ считаемъ не безполезнымъ знать, какъ, при этихъ положеніяхъ, рѣшается вопросъ о равновѣсіи и остойчивости корабля, ибо эти рѣшенія обнаружатъ стороны вопроса еще нетронутыя и въ то же время нисколько не исключатъ случая равновѣсія безъ постороннихъ силъ.

Вычисленіе остойчивости корабля облегчается слѣдующими соображеніями, которымъ до настоящаго времени очень мало или же совсѣмъ недавалось значенія; соображенія эти суть прямыя слѣдствія общихъ законовъ равновѣсія:

а) *При равномѣрномъ ходѣ корабля горизонтальная составляющая силы вѣтра равна и противна сопротивленію воды на кораблѣ.* Ибо для равновѣсія необходимо, чтобы всѣ силы, дѣйствующія на корабль уничтожались взаимно на каждой изъ плоскостей проэкціи, а слѣдовательно и на горизонтальной: но на этой послѣдней вѣсъ корабля, давленіе воды и вертикальная составляющая силы вѣтра очевидно имѣютъ проэкціи равныя нулю, а потому проэкціи остальныхъ силъ—сопротивленія воды и горизонтальной составляющей силы вѣтра—должны взаимно уничтожаться; но какъ разсматриваемыя проэкціи этихъ двухъ силъ равны самимъ силамъ, то предложеніе доказано.

www.starieknigi.info

b) *Водоизмѣщеніе при равномѣрномъ ходѣ корабля должно превышать вѣсъ корабля на величину вертикальной составляющей силы вѣтра.* Ибо равновѣсіе должно существовать порознь какъ для всѣхъ горизонтальныхъ, такъ и для всѣхъ вертикальныхъ силъ, которыми для корабля служатъ только три: водоизмѣщеніе, вѣсъ и вертикальная составляющая силы вѣтра.

c) *Равномѣрный ходъ корабля всегда совершается въ вертикальной плоскости, проходящей чрезъ направленіе силы вѣтра.* Ибо, принимая сопротивленіе воды прямо противнымъ движенію корабля, мы, въ то же время, показали (a), что это сопротивленіе прямо противно горизонтальной проэкціи силы вѣтра, получаемой проведеніемъ чрезъ силу вѣтра вертикальной плоскости, въ которой, слѣдовательно, совершается движеніе корабля. Эта плоскость указывается дрейфомъ; ее называть *плоскостію хода.*

d) *При равномѣрномъ ходѣ корабля подводная его часть никогда не бываетъ тожественна съ тою, которою тотъ же корабль обладалъ въ положеніи нормальнаго или спокойнаго равновѣсія.* Если это отличіе не замѣчается въ величинѣ погруженнаго объема, или даже въ характерѣ погруженной поверхности, то по крайней мѣрѣ въ томъ, что эту поверхность не составляютъ уже всѣ тѣ же ея элементы. Это предложеніе очевидно справедливо при существованіи вертикальной составляющей силы вѣтра; но еслибъ эта составляющая и была равна нулю, то, предположивъ тожественность подводныхъ частей корабля въ двухъ разсматриваемыхъ случаяхъ равновѣсія, оказалось бы, что корабль находится въ равновѣсіи при дѣйствіи ничѣмъ не уничтожаемой пары силъ, составленной изъ сопротивленія воды и горизонтальной составляющей вѣтра, что̀ очевидно невозможно.

e) *Центръ тяжести корабля и дѣйствующій въ немъ центръ величины не могутъ располагаться по разныя стороны отъ плоскости хода.* Ибо, еслибъ они такъ расположились, то, вслѣдствіе того, что давленіе воды и вѣсъ корабля имѣютъ противныя направленія, совокупное дѣйствіе этихъ двухъ силъ не можетъ выразиться равнодѣйствующею, проходящею *между* разсматриваемыми центрами, т. е. въ плоскости хода, въ которой находится равнодѣйствующая силы вѣтра и сопротивленія

www.starieknigi.info

и, слѣдовательно, равновѣсіе невозможно; если же давленіе и вѣсъ корабля составляютъ пару, то при сдѣланномъ предположеніи относительно мѣстъ, занимаемыхъ центрами, плоскость этой пары пересѣчется съ плоскостію хода, т. е. съ плоскостію остальныхъ двухъ силъ: вѣтра и сопротивленія, а потому опять равновѣсія быть не можетъ.

f) *Равновѣсіе корабля невозможно, если одна изъ двухъ точекъ—центръ тяжести и центръ величины—лежитъ въ плоскости хода, а другая внѣ оной.* Или обѣ эти точки должны находиться въ этой плоскости, или же обѣ внѣ оной, по ту же отъ нея сторону. Это предложеніе можетъ быть доказано также какъ и предъидущее.

g) *При горизонтальномъ направленіи силы вѣтра центръ тяжести корабля и его центръ величины находятся въ одинаковомъ разстояніи отъ плоскости хода*, ибо въ этомъ случаѣ сила вѣтра и сопротивленіе воды составляютъ пару, для уравновѣшенія которой должно, чтобы вѣсъ корабля и давленіе воды также образовали пару въ плоскости, совпадающей или же параллельной съ первою парою, т. е. съ плоскостію хода.

h) *При силѣ вѣтра наклонной внизъ*, что по всей вѣроятности постоянно и бываетъ, *центръ величины долженъ быть ближе къ плоскости хода, чѣмъ центръ тяжести корабля.* Ибо означенная сила вѣтра съ сопротивленіемъ воды должны дать равнодѣйствующую, направленную вертикально внизъ; для ея уравновѣшенія, давленіе воды и вѣсъ корабля должны образовать изъ себя совершенно противную и равную силу, лежащую въ плоскости хода, и какъ эта послѣдняя сила должна быть ближе къ большей силѣ, т. е. къ давленію воды, то и обратно: давленіе воды дѣйствуетъ ближе къ плоскости хода чѣмъ вѣсъ корабля.

Чтобы алгебраически выразить, что корабль, до случайнаго своего перемѣщенія, находился въ равновѣсіи, стоитъ только написать уравненія, представляющія собою условія равновѣсія силъ, дѣйствовавшихъ на корабль. Одно изъ этихъ условій состоитъ, какъ извѣстно, въ томъ, чтобы алгебраическая сумма моментовъ всѣхъ силъ была равна нулю относительно всякой оси, слѣдовательно и относительно той прямой, по которой мы предположимъ направится ось случайнаго перемѣщенія корабля. Мы выше сказали, что будемъ разсматривать остойчи-

www.starieknigi.info

вость корабля, предполагая случайную ось горизонтальною. Очевидно, что вокругъ такой оси, всякая вертикальная сила стремится вращать тѣло полнымъ своимъ напряженіемъ, а потому мы не встрѣтимъ никакихъ затрудненій при опредѣленіи, относительно случайной оси, моментовъ слѣдующихъ силъ: вѣса корабля, гидростатическаго давленія на него воды и вертикальной составляющей силы вѣтра. Еслибъ случайная ось была перпендикулярна къ плоскости хода корабля, то точно также легко опредѣлились бы и моменты другихъ двухъ силъ: сопротивленія воды и горизонтальнной силы вѣтра, которыя также стремились бы вращать корабль полнымъ своимъ напряженіемъ. Но мы желаемъ разсмотрѣть общій случай. Пусть OK (черт. 2) представляетъ случайную ось, проэктированную на какую нибудь горизонтальную плоскость, и OE пересѣченіе этой плоскости проэкціи съ плоскостію хода корабля; *A* и *B* суть проэктированныя точки приложенія горизонтальной составляющей F_1 силы вѣтра и сопротивленія воды R; эти силы, будучи горизонтальными, очевидно проэктируются въ настоящей своей величинѣ, равно какъ и ихъ взаимно перпендикулярныя составляющія: F_1', F_1'', R' и R'', изъ которыхъ F_1'' и R'' взяты параллельно случайной оси. Эти двѣ составляющія F_1'' и R'' очевидно не могутъ обнаружить никакого стремленія вращать корабль относительно параллельной имъ случайной оси, такъ что вращательное стремленіе полныхъ силъ F_1 и R производится только другими ихъ составляющими: F_1' и R'. Если случайная ось OK составляетъ съ плоскостію хода OE уголъ *M*, то

$$\left.\begin{aligned} F_1' &= F_1 \sin M \\ \text{и}\quad R' &= R \sin M \end{aligned}\right\} \quad \ldots\ldots \quad (1)$$

Очевидно, что F_1' и R' представятъ также собою безусловныя значенія проэкцій полныхъ силъ F_1 и R на всякой плоскости, перпендикулярной къ случайной оси, напримѣръ, на плоскости ON. Ясно также, что на такой плоскости проэкціи всѣхъ вертикальныхъ силъ, дѣйствующихъ на корабль, выразятся въ настоящей своей величинѣ. Объяснивъ это, легко выразить моменты всѣхъ силъ.

Если силы, дѣйствующія на корабль, и ихъ точки приложенія, проэктируемъ на плоскость, перпендикулярную къ случайной оси, то пусть эти проэкціи изобразятся такъ, какъ пред-

www.starieknigi.info

ставлено на чертежѣ 3-мъ. Здѣсь: A, B, G и C суть проэктированныя точки приложенія силъ: вѣтра, сопротивленія воды, вѣса корабля и гидростатическаго на него давленія воды; проэкціи же самыхъ силъ суть: F_1'—горизонтальной составляющей силы вѣтра, F_2—вертикальной составляющей той же силы, P—вѣса корабля, R′—сопротивленія воды и Q—давленія воды. Пусть O представляетъ проэкцію случайной оси. По опредѣленію момента силы, судя по чертежу, имѣемъ:

$$\left.\begin{array}{lll} \text{моментъ } F_1 = +F_1'.OA' = +F_1'.OA\cos A'OA \\ \text{—} \quad F_2 = +F_2.OD = +F_2.OA\sin A'OA \\ \text{—} \quad P = +P.OK = +P.OG\sin G'OG \\ \text{—} \quad R' = -R'.OB' = -R'.OB\cos B'OB \\ \text{—} \quad Q = -Q.OL = -Q.OC\sin C'OC \end{array}\right\} \quad . \quad (2)$$

Такимъ образомъ разсматриваемое условіе равновѣсія корабля выразится уравненіемъ:

$$F_1'.OA' + F_2.OD + P.OK - R'.OB' - Q.OL = 0 \quad . \quad (3)$$

Другія условія равновѣсія, которыми мы имѣемъ въ виду воспользоваться, суть:

$$\left.\begin{array}{l} Q = P + F_2 \\ \text{и } F_1 = R \end{array}\right\} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (4)$$

равенства, выражающія собою порознь равновѣсіе вертикальныхъ и горизонтальныхъ силъ.

Теперь предположимъ, что корабль выведенъ изъ состоянія накрененнаго равновѣсія и подвергнулся неизмѣримо малому обращенію на уголъ γ вокругъ случайной оси O. При этомъ, вѣсъ корабля P очевидно не могъ измѣниться; гидростатическое давленіе воды, зависящее отъ объема и фигуры подводной части, вообще измѣнится какъ въ величинѣ своей, такъ и въ мѣстѣ своего приложенія, т. е. произойдетъ въ мѣстѣ центра величины. Что же касается до силы вѣтра и сопротивленія воды, то, при настоящемъ состояніи знаній, не имѣется никакой возможности судить о перемѣнахъ, которыя могутъ произойдти въ этихъ силахъ вслѣдствіе предположеннаго случайно неизмѣримо-малаго перемѣщенія корабля; для этихъ двухъ силъ, какъ и для вѣса корабля, мы будемъ принимать только одну перемѣну, а именно: вращательное перемѣщеніе точекъ приложенія

www.starieknigi.info

этихъ силъ. Такимъ образомъ, для этихъ силъ, въ положеніи нарушеннаго равновѣсія, получимъ:

$$\begin{array}{lll} \text{новый моментъ силы} & F_1 = +F_1' \,.\, OA \cos(OA'A + \gamma) \\ \text{—} \quad \text{—} \quad \text{—} & F_2 = +F_2 \,.\, OA \sin(A'OA + \gamma) \\ \text{—} \quad \text{—} \quad \text{—} & P = +P \,.\, OG \sin(G'OG + \gamma) \\ \text{—} \quad \text{—} \quad \text{—} & R = -R' \,.\, OB \cos(B'OB + \gamma) \end{array}$$

Разлагая входящія сюда тригонометрическія функціи и пренебрегая неизмѣримо малыми величинами втораго и высшихъ порядковъ, получимъ:

$$\left.\begin{array}{ll} \text{новый} & F_1' = +F'_1 \,.\, OA \cos A'OA - \gamma \,.\, F_1' \,.\, OA \,.\, \sin A'OA \\ \text{моментъ} & F_2 = +F_2 \,.\, OA \sin A'OA + \gamma \,.\, F_2 \,.\, OA \,.\, \cos A'OA \\ \text{силы} & P = +P \,.\, OG \sin G'OG + \gamma \,.\, P \,.\, OG \,.\, \cos G'OG \\ & R = -R' \,.\, OB \cos B'OB + \gamma \,.\, R' \,.\, OB \sin B'OB \end{array}\right\} \quad (5)$$

Замѣтивъ, что

$$\begin{array}{l} OA \,.\, \sin A'OA = AA' = OD \\ OA \,.\, \cos A'OA = OA' \\ OG \,.\, \cos G'OG = OG' \\ OB \,.\, \sin B'OB = BB' = OE \end{array}$$

и принявъ во вниманіе выраженіи (2), получимъ:

$$\left.\begin{array}{lll} \text{новый моментъ силы} & F_1 = +F_1 \,.\, OA' - \gamma F_1' \,.\, OD \\ \text{—} \quad \text{—} \quad \text{—} & F_2 = +F_2 \,.\, OD + \gamma F_2 \,.\, OA' \\ \text{—} \quad \text{—} \quad \text{—} & P = +P \,.\, OK + \gamma P \,.\, OG' \\ \text{—} \quad \text{—} \quad \text{—} & R = -R_1 \,.\, OB' + \gamma R_1 \,.\, OE \end{array}\right\} \quad \ldots \quad (6)$$

Къ этимъ моментамъ необходимо присоединить еще новый моментъ гидростатическаго давленія воды на корабль; покажемъ же какъ опредѣлить его. Пусть наружный обводъ проэкціи корабля на плоскости перпендикулярной къ случайной оси въ выведенномъ изъ равновѣсія положеніи изображается фигурою ABE (черт. 4), въ которой MN представляетъ проэкцію той грузовой ватерлиніи, которая случится въ разсматриваемомъ накрененномъ положеніи равновѣсія корабля и M′ N′— грузовую въ выведенномъ изъ этого равновѣсія положеніи; пусть O″ представляетъ проэкцію пересѣченія плоскостей этихъ двухъ неизмѣримо близкихъ грузовыхъ; очевидно, что ось O″ параллельна случайной оси O, около которой произошло пере-

www.starieknigi.info

мѣщеніе корабля и уголъ $O'OO'' = {}^1/_2\gamma$. Пусть C_1 представляетъ мѣсто, въ которое перешла, при вращеніи корабля, точка, служившая центромъ величины въ разсматриваемомъ положеніи равновѣсія; очевидно, что C_1 не перестала быть центромъ тяжести водяной массы, проэктируемой въ MBN; но C_1 не будетъ уже центромъ величины корабля при грузовой $M'N'$, а равно и гидростатическое давленіе воды на корабль при этой грузовой $M'N'$, говоря вообще, не будетъ равно прежней силѣ Q; но къ этой послѣдней присоединится еще давленіе равное вѣсу водяной массы, проэктируемой въ $MM'N'N$, заключенной между двумя грузовыми и условливающей новое положеніе центра величины, неизмѣримо близкое къ C_1. Означимъ это новое полное давленіе воды черезъ Q', а давленіе равное вѣсу водянаго отрѣзка $MM'N'N$—черезъ q. Очевидно, что моментъ силы Q' относительно всякой оси равенъ моменту силы Q вмѣстѣ съ моментомъ q относительно той же оси. Ясно также, что къ новымъ моментамъ всѣхъ прочихъ силъ, дѣйствующихъ на корабль, должна быть присоединена, взятая съ отрицательнымъ знакомъ, безусловная величина момента силы Q', которая найдется по безусловнымъ величинамъ моментовъ силъ Q и q, и эти двѣ силы можемъ разсматривать какъ вѣсы соотвѣтствующихъ имъ водяныхъ массъ. Такимъ образомъ имѣемъ:

моментъ силы $Q' = -$ [моментъ силы $Q +$ моментъ q] . (7)

Опредѣлимъ же члены, находящіеся въ скобкахъ, принимая случайную ось O за ось моментовъ. Имѣемъ:

моментъ силы $Q = Q \,.\, OL_1 = Q \,.\, OC_1$ in $C_1'OC_1$;

но очевидно, что $OC_1 = OC$ и уголъ $C'_1OC_1 = C'OC + \gamma$ (чер. 3), такъ что моментъ силы $Q = Q \,.\, OC \sin (C'OC + \gamma)$;

пренебрегая неизмѣримо-малыми величинами втораго и высшихъ порядковъ, получимъ:

моментъ силы $Q = Q \,.\, OC. \sin C'OC + \gamma \,.\, Q \,.\, OC \,.\, \cos C'OC$,

но $OC \,.\, \sin C'OC = CC' = OL$
и $OC \,.\, \cos C'OC = OC'$ } (черт 3),

а потому

моментъ силы $Q = Q \,.\, OL + \gamma Q \,.\, OC'$ . . . . . (8)

Теперь опредѣлимъ моментъ силы q, т. е. моментъ вѣса водяной массы, проэктируемой въ $MM'N'N$. Пусть плоскость MN, бывшая грузовою въ положеніи разсматриваемаго равно-

www.starieknigi.info

вѣсія, заключаетъ внутри своего обвода s крадратныхъ единицъ; раздробимъ ее на неизмѣримо малые элементы ds и надъ каждымъ такимъ элементомъ вообразимъ вертикальный жидкій столбикъ, какъ въ TT′, ограниченный двумя грузовыми MN и M′N′, тогда вѣсъ такого столбика будетъ dq; площадь его поперечнаго сѣченія очевидно равна $ds.\ \cos\gamma$; высота же TT′ будетъ зависѣть отъ 0″T, удаленія взятаго элемента ds отъ пересѣченія 0‴ двухъ грузовыхъ; означимъ это удаленіе 0″T разсматриваемаго элемента чрезъ x, тогда высота TT′ столбика очевидно будетъ $x\sin\gamma$, такъ что объемъ столбика выразится чрезъ $x\sin\gamma\cos\gamma.\ ds$. Пусть вѣсъ кубической единицы воды (плотность воды) есть Δ, тогда для вѣса dq столбика, получимъ выраженіе

$$\Delta.\ x\sin\gamma\cos\gamma.\ ds.$$

Чтобы получить моментъ его относительно случайной оси 0, очевидно надо помножить его вѣсъ на разстояніе 0′T′, которое равно 0″T′+0′0″; но 0″T′$=x\cos\gamma$, а потому

моментъ силы $dq=\Delta.\ x\sin\gamma\cos\gamma\ ds\ (x\cos\gamma+0'0'')$,

или моментъ силы $dq=$

$=\Delta.\ ds.\ x^2\cos^2\gamma\sin\gamma+0'0''.\ \Delta x\sin\gamma\cos\gamma.\ ds$

при неизмѣримо-маломъ углѣ γ, оба члена этого выраженія суть величины неизмѣримо-малыя, но второй членъ, не только самъ по себѣ, но и въ отношеніи къ первому члену представляетъ неизмѣримо-малую величину, а потому имѣемъ право принять, что

моментъ силы $dq=\Delta.\ \gamma.\ ds.\ x^2$,

и слѣдовательно

моментъ силы $q=\Sigma\Delta.\ \gamma.\ ds.\ x^2$,

гдѣ знакъ Σ означаетъ, что должна быть взята сумма величинъ, имѣющихъ смыслъ, подобный $\Delta\,\gamma\,ds.\ x^2$, по всему протяженію грузовой MN. Такъ какъ величины Δ и γ для всѣхъ элементовъ грузовой MN однѣ и тѣ же, то

моментъ силы $q=\gamma.\ \Delta\,\Sigma\,ds.\ x^2$. . . . . (9)

но выраженіе $\Sigma\,ds.\ x^2$ представляетъ такую величину, которая, по важности своего значенія въ теоріи движенія тѣлъ, имѣетъ въ механикѣ опредѣленное названіе — момента инерціи, такъ

www.starieknigi.info

что въ нашемъ случаѣ $\Sigma ds.\, x^2$ представляетъ моментъ инерціи площади грузовой MN, бывшей при равновѣсіи корабля, относительно оси $0''$. Извѣстно также, что моментъ инерціи площади (какъ и тѣла), относительно нѣкоторой оси, всегда равенъ моменту инерціи этой площади, относительно прямой, параллельной этой оси и проходящей чрезъ центръ тяжести этой площади, вмѣстѣ съ произведеніемъ, составленнымъ изъ величины этой площади и квадрата разстоянія ея центра тяжести до первой оси. Такимъ образомъ, означивъ моментъ инерціи площади грузовой, относительно оси, которая параллельна случайной и проходитъ чрезъ центръ тяжести грузовой—чрезъ I, и если этотъ центръ тяжести представляется на нашей фигурѣ въ E, то

$$\Sigma ds.\, x^2 = I + s.\,(E0'')^2 \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (10)$$

Очевидно, что путь, пройденный центромъ тяжести E грузовой во время разсматриваемаго случайнаго перемѣщенія, долженъ изобразиться дугою EE' круга, имѣющей центръ въ 0 и заключенной между ватеръ-линіями MN и $M'N'$, поэтому очевидно, что $E0''' = E'0'$, такъ какъ $0'$ и $0'''$ суть основанія перпендикуляровъ, опущенныхъ изъ 0 на плоскости двухъ ватеръ-линій; но $E0''' = E0'' + 0''0'''$, слѣдовательно

$$E0'' = E'0' - 0''0''';$$

но послѣдній членъ этого выраженія неизмѣримо малъ въ сравненіи съ другими, величина же $E'0'$ представляетъ собою при равновѣсіи корабля разстояніе центра тяжести грузовой отъ вертикальной плоскости, проходящей чрезъ случайную ось; означивъ это разстояніе чрезъ e, получимъ

$$E0'' = e,$$

а потому выраженіе (10) приметъ видъ

$$\Sigma ds.\, x^2 = I + se^2,$$

уравненіе же (9) окажется:

$$\text{моментъ силы } q = \gamma.\,\Delta\,(I + se^2).$$

На основаніи этого выраженія, а равно и уравненія (8), можемъ дать алгебрагическій видъ уравненію (7), которое будетъ:

$$\text{моментъ силы } Q' = -\,[Q.\,0L + \gamma Q.\,0C' + \gamma\Delta\,(I + se^2)],$$

www.starieknigi.info

или моментъ силы $Q' = -Q.OL - \gamma Q.OC' - \gamma\Delta\,(I + se^2)$.

Такимъ образомъ мы нашли моментъ гидростатическаго давленія воды въ выведенномъ изъ равновѣсія положеніи корабля; остается соединить этотъ моментъ съ суммою найденныхъ уже нами моментовъ всѣхъ остальныхъ силъ. Итакъ, складывая почленно этотъ моментъ съ выраженіями (6), получимъ:

$$(F'_1.OA' + F_2.OD + P.OK - R'.OB' - Q.OL) +$$

$$+ \gamma\,[P.OG' - Q.OC' + F_2.OA' - F'_1.OD + R_1.OE - \Delta\,(I + se^2)].$$

Это выраженіе, согласно съ объясненіями, предложенными въ началѣ статьи, служитъ мѣрою остойчивости корабля въ разсматриваемомъ положеніи его равновѣсія. Оно можетъ быть представлено въ несравненно-простѣйшемъ видѣ. Прежде всего замѣтимъ, что въ этомъ выраженіи сумма членовъ, неимѣющая множителемъ величины γ, равна нулю, какъ это намъ показываетъ уравненіе (3); слѣдовательно, мѣрою остойчивости корабля должна служить только величина

$$\gamma\,[P.OG' - Q.OC' + F_2.OA' - F'_1.OD + R'.OE - \Delta(I + se^2)] \ldots (11)$$

Потомъ, легко упростить три первые члена этого выраженія, ибо, согласно съ уравненіемъ (4), замѣнивъ величину Q суммою $P + F_2$, найдемъ, что

$$P.OG' - Q.OC' + F_2\,OA = P.OG' - P.OC' + F_2.OA' - F_2.OC' =$$
$$= P\,(OG' - OC') + F_2\,(OA' - OC');$$

замѣтивъ же на чертежѣ 3, что разность $OG' - OC'$ равна $G'C'$, т. е. равна возвышенію центра тяжести корабля G надъ центромъ его величины C въ разсматриваемомъ положеніи равновѣсія, означимъ это относительное возвышеніе перваго центра надъ вторымъ чрезъ h. Точно также, величина $OA' - OC'$ есть ничто иное, какъ возвышеніе $A'C'$ центра парусности A надъ центромъ величины C; означимъ это возвышеніе чрезъ H, тогда

$$P.OG' - Q.OC' + F_2.OA = Ph + F_2H.$$

Слѣдующій двучленъ $R'.OE - F'_1\,OD$ выраженія (11) можно

www.starieknigi.info

упростить, замѣнивъ, вопервыхъ, согласно съ уравненіемъ (1) величины: R' и F'_1; тогда

$$R'.\,OE - F'_1\,OD = R.\,OE.\,\mathrm{Sin}\,M - F_1.\,OD.\,\mathrm{Sin}\,M =$$
$$= \mathrm{Sin}\,M\ (R.\,OE - F_1.\,OD).$$

и потомъ, принявъ во вниманіе уравненіе 4, получимъ:

$$R'.\,OE - F'_1.\,OD = F_1\ (OE - OD)\,\mathrm{Sin}\,M;$$

но по чертежу 3 разность OE — OD равна DE и показываетъ горизонтальное разстояніе между центромъ парусности и центромъ сопротивленія воды и именно на сколько первый центръ находится позади втораго; означимъ это отставаніе черезъ a, тогда

$$R'.\,OE - F'_1.\,OD = F_1.\,a\,\sin M.$$

Такимъ образомъ выраженію (11) можемъ дать слѣдующій простѣйшій видъ:

$$\gamma\,[Ph + F_2H + F_1 a \sin M - \Delta\,(I + se^2)] \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (12)$$

По сказанному въ началѣ статьи, должно заботиться, чтобы это количество было непремѣнно отрицательное, или иначе сказать, чтобы величина

$$\gamma\,[\Delta\,(I + se^2) - Ph - F_2H - F_1\,a\,\sin M] \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (13)$$

была всегда положительная, независимо отъ знака при γ, и что остойчивость корабля, въ данномъ положеніи его равновѣсія, тѣмъ больше, чѣмъ больше безусловное численное значеніе этого количества, представляющаго собою совокупное стремленіе силъ, содержащихъ корабль въ равновѣсіи, противится выводу его изъ этого равновѣсія.

Прежде всего замѣчаемъ, что это стремленіе, а слѣдовательно и остойчивость, имъ выражаемая, совершенно одинаковы въ разсужденіи всѣхъ случайныхъ осей, лежащихъ въ одной и той же вертикальной плоскости, составляющей уголъ M съ плоскостію хода корабля и удаленной отъ центра тяжести дѣйствующей грузовой ватерлиніи на разстояніе e. Чѣмъ меньше это послѣднее разстояніе, тѣмъ меньшее противудѣйствіе случайному перемѣщенію оказываютъ силы, содержавшія корабль въ равновѣсіи. Но очевидно, что корабль, будучи тѣломъ свобод-

www.starieknigi.info

нымъ, выходя изъ состоянія равновѣсія, долженъ обращаться около той оси, перемѣщенію вокругъ которой онъ оказываетъ наименьшее противудѣйствіе. Поэтому, если принять, что это противудѣйствіе происходитъ только отъ силъ, содержавшихъ корабль въ равновѣсіи, то должно принять, что всѣ случайныя вращенія корабля всегда происходятъ около какой-нибудь изъ тѣхъ горизонтальныхъ осей, которыя лежатъ въ вертикальной плоскости, проходящей чрезъ центръ тяжести дѣйствующей грузовой и наклонной къ плоскости хода на уголъ M. Тогда количество e равно нулю и остойчивость корабля должна выражаться величиною

$$\gamma\,[\Delta I - Ph - F_2H - F_1a \sin M] \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad (14)$$

Это выраженіе наиболѣе близко по виду своему къ такъ-называемому моменту остойчивости, принятому для измѣренія этого качества корабля въ существующей теоріи. Но, во первыхъ, наша формула обнаруживаетъ значеніе силы вѣтра, условливающей равновѣсіе корабля, равно какъ и значеніе расположенія въ кораблѣ центра парусности и центра сопротивленія воды; между тѣмъ, какъ, судя по формулѣ остойчивости существующей теоріи, этимъ элементомъ не приписывалось никакого вліянія на степень остойчивости корабля: человѣкъ, незнакомый съ теоріею кораблестроенія, едва ли повѣритъ такому грубому упущенію изъ вида столь существенныхъ элементовъ?

Наша формула показываетъ, что каждый корабль, во всякое время своей службы, непремѣнно долженъ удовлетворять слѣдующему условію:

$$\Delta I > Ph + F_2H + F_1a \sin M,$$

между тѣмъ, какъ въ существующей теоріи ограничиваются только такимъ требованіемъ:

$$\Delta I > Ph,$$

выражая его въ формѣ болѣе или менѣе близкой къ виду этого неравенства. Незнаніе точныхъ законовъ силы вѣтра и сопротивленія воды не можетъ, очевидно, служить извиненіемъ этой ошибки.

www.starieknigi.info

Выраженіе (14) показываетъ, что при прочихъ одинаковыхъ обстоятельствахъ *корабль обладаетъ тѣмъ меньшею остойчивостію*, чѣмъ больше величина a, т. е. *чѣмъ больше отодвинутъ назадъ центръ парусности относительно центра сопротивленія воды въ направленіи хода корабля*. Такимъ образомъ задніе паруса производятъ ослабленіе остойчивости, между тѣмъ какъ передніе ее усиливаютъ. Если центръ парусности находится впереди центра сопротивленія, то количество a должно быть взято съ противнымъ знакомъ, и тогда остойчивость корабля будетъ измѣряться величиною:

$$\gamma\ [\Delta I - Ph - F_2 H + F_1 . a \sin M];$$

отсюда видимъ, что тогда горизонтальная сила вѣтра будетъ способствовать усиленію остойчивости корабля, и тѣмъ ощутительнѣе, чѣмъ больше эта сила и чѣмъ больше отнесенъ впередъ центръ парусности. Кромѣ того, во всякомъ случаѣ, *полезное или же вредное вліяніе горизонтальной составляющей силы вѣтра, постоянно усиливается съ увеличеніемъ угла* M *между случайною осью и плоскостію хода корабля*, и вліяніе это оказывается наибольшимъ, когда случайная ось перпендикулярна къ плоскости хода, т. е. для такъ называемой продольной остойчивости въ случаѣ малыхъ угловъ дрейфа.

Что касается до *вертикальной составляющей силы вѣтра* F_2, то, принимая ее направленною внизъ, видимъ изъ выраженія (14), что *эта сила всегда ослабляетъ остойчивость корабля и вліяніе ея тѣмъ ощутительнѣе, чѣмъ выше расположенъ центръ парусности относительно центра величины*. Хотя бы эта сила и не была очень значительною, однако членъ $F_2 H$ можетъ оказаться достаточно большимъ, чтобы не имѣть права имъ пренебрегать, такъ какъ въ него входитъ величина H, едва ли не самая большая изъ всѣхъ линѣйныхъ протяженій, входящихъ въ формулу (14).

Мы выводили нашу формулу, принимая движителемъ корабля силу вѣтра; но такъ какъ мы никакими условіями не ограничивали элементовъ этой силы и при томъ разсматривали какъ горизонтальную, такъ и вертикальную составляющую этой силы, то очевидно выводы наши могутъ быть приложимы къ винтовымъ и колеснымъ судамъ съ тою же строгостію, какъ и

www.starieknigi.info

къ судамъ, приводимымъ въ движеніе силою вѣтра, которую мы приняли только потому, что она представляетъ болѣе общій случай и, кромѣ того, поступили такъ съ цѣлію устранить слишкомъ отвлеченную форму разсужденій. Для судовъ съ гребнымъ двигателемъ, будутъ ли онѣ колесныя, или же винтовыя, по нашему мнѣнію, сила движителя можетъ быть безъ чувствительной погрѣшности принимаема за силу горизонтальную; слѣдовательно выраженіе остойчивости этихъ судовъ должно быть слѣдующее:

$$\gamma\,[\Delta I - Ph - F_1 a.\,\sin M],$$

гдѣ F_1 и представляетъ противудѣйствіе воды на винтъ или колеса. Полагая винтъ помѣщеннымъ у задняго штевня, видимъ, что *дѣйствіемъ винта всегда ослабляется остойчивость корабля и чѣмъ длиннѣе судно, тѣмъ ослабленіе это значительнѣе.* Что же касается до колесныхъ судовъ, то, при обыкновенномъ расположеніи колесъ по длинѣ судна, величина a для этихъ судовъ вообще не можетъ быть чувствительно большою и полагаемъ, что во многихъ случаяхъ величина эта равна нулю, такъ что остойчивость колесныхъ судовъ можетъ быть близко выражена двучленомъ:

$$\gamma\,[\Delta I - Ph];$$

такимъ образомъ *остойчивость того же судна, съ замѣненіемъ колесъ винтомъ всегда должна чувствительно ослабиться.*

Такъ какъ въ общей формулѣ (14) всѣ члены могутъ быть съ тѣми знаками, какіе мы имъ приписали, то очевидно, что для того, чтобы не сдѣлать ошибки въ сторону, невыгодную для корабля, должно во всѣхъ предварительныхъ соображеніяхъ, въ особенности для парусныхъ и винтовыхъ судовъ, принимать эти члены именно съ этими знаками и слѣдовательно для приданія судну достаточной остойчивости должно заботиться въ особенности о возможномъ увеличеніи члена ΔI, который всегда положительный и долженъ, какъ это мы показали выше, превышать безусловное численное значеніе суммы всѣхъ остальныхъ членовъ. Однако, существуютъ такого рода суда, въ которыхъ невозможно разсчитывать на достаточную остойчивость, судя по величинѣ ΔI, ибо величина эта, не имѣя возможности быть отрицательною, способна обратиться въ нуль. Случай

www.starieknigi.info

этотъ представляютъ намъ подводныя суда: у нихъ нѣтъ грузовой ватерлиніи, развѣ что сѣченіе дымовой трубы, поднимающейся надъ водою, можетъ служить имъ такою линіею, но тогда уже, съ теоретической точки зрѣнія, они не суть подводныя суда, притомъ и практика не можетъ вполнѣ ими довольствоваться. Итакъ, для подводныхъ судовъ имѣемъ:

$$I=0,$$

а потому остойчивость ихъ измѣряется величиною

$$\gamma\ (-Ph-F_2H-F_1a\ \sin M).$$

Величины, входящія въ составъ этого выраженія, должны быть такими, чтобы результатъ дѣйствій надъ ними, сообразно съ стоящими при нихъ знаками оказался положительнымъ, иначе судно не будетъ обладать остойчивостію. Такъ какъ двѣ составляющія F_1 и F_2 той силы, которая служитъ движителемъ этихъ судовъ, подвержены перемѣнамъ, то очевидно, что остойчивость этихъ судовъ должна, главнымъ образомъ, обусловливаться величиною—Ph, которую должно, слѣдовательно, всегда содержать положительною, для чего h должно имѣть отрицательнымъ; это значитъ, что *въ подводныхъ судахъ центръ тяжести должно располагать непремѣнно ниже центра всей наружной фигуры этихъ судовъ*. При такомъ значеніи h, остойчивость этихъ судовъ выразится чрезъ

$$\gamma\ (Ph-F_2H-F_1a\ \sin M).$$

Кромѣ того, чтобы въ этихъ судахъ не быть обязаннымъ содержать центръ тяжести очень низко, должно заботиться, чтобы равновѣсіе ихъ на данной глубинѣ поддерживалось силою F_2, направленною вверхъ, если ея точка приложенія выше центра фигуры судна, и обратно, сила F_2 должна дѣйствовать внизъ—если ея точка приложенія ниже означеннаго центра; понятно, что самое употребленіе силы F_2 обусловливается разницею въ среднихъ плотностяхъ судна и воды.

При такихъ обстоятельствахъ, остойчивость подводнаго судна выразится чрезъ

$$\gamma\ (Ph+F_2H-F_1a\ \sin M).$$

www.starieknigi.info

Если же постоянное употребленіе силы F_2 сопряжено съ чувствительнымъ расходомъ средствъ, то во время хода подводнаго судна, оно можетъ обладать достаточною остойчивостію, если только сила горизонтальнаго его двигателя будетъ приложена въ передней части судна, ибо тогда количество a обратится въ—a и остойчивость измѣрится величиною

$$\gamma\ (Ph \pm F_2 H + F_1\ a \sin M).$$

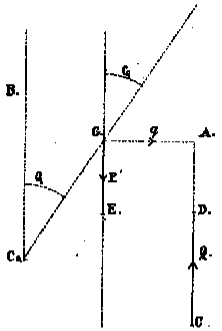
Представленныя нами слѣдствія формулы остойчивости, обнимающія столь разнообразные случаи состоянія и рода судовъ, никогда не излагались въ существующей теоріи, которая даже не указывала пути къ изслѣдованію этихъ случаевъ, неговоря уже про отсутствіе въ ней тѣхъ выводовъ, которые мы предложили выше; непосредственная причина такого несовершенства этой теоріи заключается, какъ мы выше указали, въ смѣшеніи понятій: равновѣсія и остойчивости и въ неправильномъ, вслѣдствіе того, способѣ измѣренія остойчивости корабля. Предѣлы журнала не позволяютъ намъ представить теперь же другія весьма важныя для теоріи корабля соображенія, касающіяся: предѣльной формы нѣкоторыхъ сѣченій судна, расположенія оси крена, величины послѣдняго и точнаго направленія оси случайнаго перемѣщенія корабля. Мы оставляемъ это до другаго случая. Теперь же считаемъ пріятнымъ для себя долгомъ заявить, что на многія соображенія и выводы, предложенные въ этой статьѣ, мы были наведены частыми бесѣдами съ товарищемъ нашимъ по преподаванію предмета въ морскомъ корпусѣ П. П. Вальрондтомъ, который, кромѣ того, въ этихъ бесѣдахъ поставилъ насъ au courant современнаго состоянія предмета, чрезъ что мы получили возможность спеціально заняться главными вопросами его. Мы также должны заявить нашу искреннюю благодарность г-ну директору морскаго корпуса, основываясь на указаніяхъ котораго были нами исправлены и глубже обдуманы многіе изъ предложенныхъ въ этой статьѣ выводовъ.

И. Алымовъ.

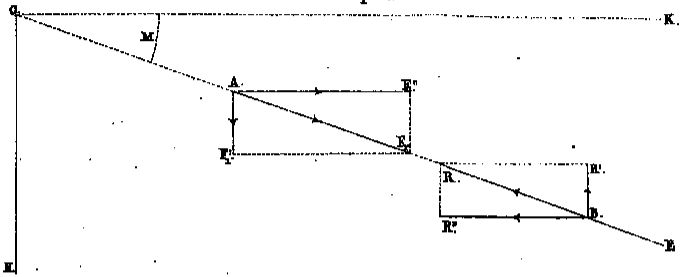
www.starlekinigi.info

КЪ СТАТЬѢ: „ВОПРОСЪ ИЗЪ СОВРЕМЕННАГО СОСТОЯНІЯ ТЕОРІИ КОРАБЛЕСТРОЕНІЯ".

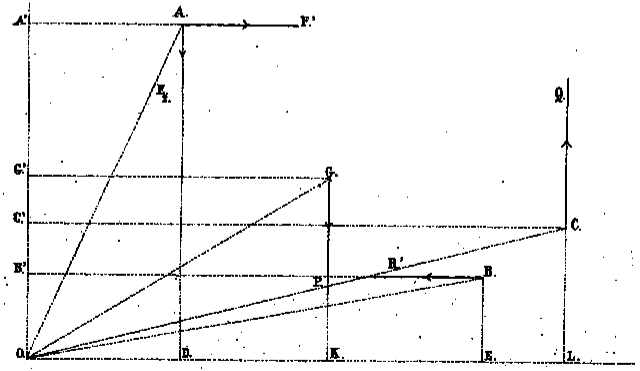
Черт. 1.



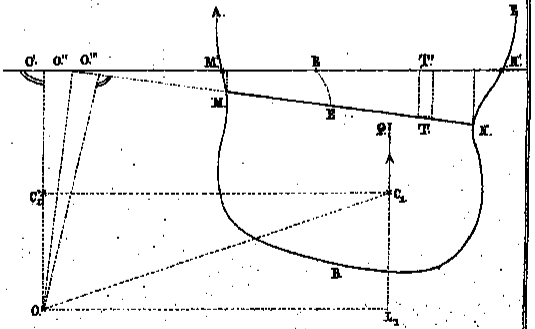
Черт. 2.



Черт. 3.



Черт. 4.



Печ. и пис. въ Лит. Главнаго У-ща ПС. у Корп. дорогъ, въ Пети.

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

О ВОЗНАГРАЖДЕНІИ

КОРАБЕЛЬНЫХЪ ИНЖЕНЕРОВЪ ЗА ПОСТРОЙКУ СУДОВЪ.

При приказѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, отъ 27 апрѣля 1865 года № 63 (*) объявлено по морскому вѣдомству, для руководства, Высочайше утвержденное 22 марта 1865 г. новое положеніе о вознагражденіи корабельныхъ инженеровъ за построеніе вновь, тимбировку и исправленіе судовъ.

Положеніе это составляетъ дополненіе и разъясненіе положенія объ этомъ же предметѣ 14 марта 1860 г., объявленнаго при приказѣ Его Императорскаго Высочества отъ 26 апрѣля 1860 г. (**). Въ приказѣ этомъ указана и цѣль изданія положенія; она состоитъ «въ поощреніи дѣятельности корабельныхъ инженеровъ и возвышеніи этого рода службы, дабы постоянно имѣть способныхъ и вполнѣ свѣдущихъ строителей».

Способные и свѣдущіе строители составляютъ, безъ сомнѣнія, главнѣйшее условіе для процвѣтанія всякаго флота, потому что, какъ бы хорошо ни былъ организованъ экипажъ судна, какими бы способностями и храбростію не обладалъ командиръ его; но если судно не имѣетъ хорошихъ морскихъ качествъ, то едва ли можно ожидать отъ него и хорошихъ результатовъ по службѣ. Сверхъ того и экономическія соображенія также заставляютъ цѣнить способности и опытность строителей, прямымъ послѣдствіемъ которыхъ, при одинаковыхъ обстоятельствахъ, будетъ стоимость работы и продолжительность службы судовъ.

(*) М. Сб. 1865 г., № 6, распор. прав.

(**) Мор. Сбор. 1860 г. № 9.

www.starieknigi.info

Морское министерство давно сознало это и уже въ 1844 г. состоялись два положенія: одно (15 ноября) о наградныхъ деньгахъ за построеніе, спускъ на воду и тимберову судовъ, и другое (19 апрѣля) о вознагражденіи корабельныхъ инженеровъ за продолжительную, безъ значительныхъ исправленій, службу построенныхъ ими судовъ.

По первому изъ названныхъ нами положеній наградныя деньги выдавались: 1) за построеніе кораблей, фрегатовъ и другихъ судовъ, кои будутъ имѣть не менѣе 20 орудій, по числу орудій, опредѣленныхъ рангомъ судна, а именно по *три* рубля съ каждаго порта, и при томъ на серебряныхъ блюдахъ, цѣною въ 40 руб., а за фрегатъ—въ 25 руб. сер.; за прочія же суда—безъ блюдъ; 2) за постройку военныхъ пароходовъ, на которые назначено будетъ поставить тяжелыя орудія, за пароходы въ 400 и болѣе силъ—въ томъ же размѣрѣ, какъ за 60 пушечный фрегатъ, съ блюдомъ въ 25 руб. сер.; менѣе 400 силъ—какъ за 44 пушечный фрегатъ и безъ блюда; и 3) за прочія суда, поименованныя въ положеніи, отъ 15 до 60 руб.

По второму положенію, если построенное судно прослужило, со времени спуска на воду, *десять* лѣтъ безъ значительныхъ исправленій, строитель пріобрѣталъ право на ежегодную прибавку къ своему штатному жалованью—*половины* спусковыхъ денегъ; если же судно прослужило въ такомъ видѣ *пятнадцать* лѣтъ, то прибавка эта увеличивалась до *полной суммы* спусковыхъ денегъ.

Такимъ образомъ, вознагражденіе за постройку судовъ по положенію 15 ноября 1844 г., конечно, не могло служить серьезнымъ и существеннымъ поощреніемъ, ни даже пособіемъ, но составляло лишь старинный обрядъ, и затѣмъ эти скудныя награды, выданныя единожды при спускѣ судовъ, обращались въ прибавокъ къ жалованію по прослуженіи судномъ весьма продолжительнаго времени и тутъ сумма, и безъ того уже незначительная, дѣлилась на двѣ части, соображаясь съ періодомъ службы судна. Между тѣмъ уже въ половинѣ предъидущаго десятилѣтія высшее морское начальство не могло не обратить вниманія на быстрые успѣхи науки кораблестроенія, при размѣрахъ судовъ того времени, примѣненіи винтоваго двигателя и значительно болѣе сильной артиллеріи, требовавшихъ отъ инженеровъ какъ современныхъ теоретическихъ свѣдѣній

www.starieknigi.info

корабельной архитектуры, такъ и соотвѣтственныхъ практическихъ познаній. Поэтому Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ указать на необходимость поощренія корабельныхъ инженеровъ увеличеніемъ ихъ содержанія, какъ для возбужденія въ нихъ соревнованія, всегда весьма важнаго для пользы дѣла, такъ и для обезпеченія ихъ быта.

Вслѣдствіе того представлено было объ этомъ нѣсколько проэктовъ, которые, сходясь всѣ въ основной мысли вознаграждать не за одно званіе корабельнаго инженера, а за дѣйствительное исполненіе обязанностей, съ этимъ званіемъ сопряженныхъ, расходились однако въ системѣ вознагражденія: одни полагали выдавать инженерамъ столовыя деньги по размѣрамъ и рангу строимыхъ судовъ, а другіе—по дѣйствительной стоимости ихъ постройки казнѣ.

Проэкты эти были разсмотрѣны въ особой коммисіи и выработанное ею положеніе удостоено было Высочайшаго утвержденія 14 марта 1860 г.; но оно, будучи составлено для судовъ деревянныхъ и при томъ строимыхъ въ казенныхъ адмиралтействахъ, представляло въ послѣднее время недоразумѣнія для примѣненія его къ дѣламъ о постройкѣ, какъ судовъ желѣзныхъ броненосныхъ, такъ и къ работамъ, производимымъ съ подряда, при которыхъ корабельные инженеры являются уже не какъ непосредственные распорядители работъ или *строители*, а какъ лица, *наблюдающія за работами*.

Общее основаніе новаго положенія 22 марта 1865 г.,—назначеніе вознагражденія въ извѣстномъ процентномъ размѣрѣ со стоимости работъ, одинаково съ положеніемъ 14 марта 1860 года; но такъ какъ за тѣмъ оно во многомъ дополняетъ и разъясняетъ прежнее, то мы думаемъ, что для читателей нашихъ будетъ не безъинтересно сравненіе обоихъ положеній въ ихъ частностяхъ и указаніе, по возможности, на тѣ соображенія, кои послужили нынѣ къ дополненію положенія 1860 г.

По положенію 1860 г. назначено въ вознагражденіе, за построеніе судовъ вновь, выдавать по *два процента* со стоимости ихъ по первоначальнымъ смѣтамъ. Въ новомъ же положеніи дѣлается различіе между судами *деревянными*, для которыхъ удержанъ тотъ же двухпроцентный размѣръ, и *желѣзными*,

www.starieknigi.info

за которыя назначается по *полтора процента* (*), на томъ основаніи, что желѣзное судостроеніе, при большей однородности входящихъ въ дѣло матеріаловъ и большей простотѣ расположенія связей и скрѣпленія, и при меньшей, сравнительно, продолжительности работъ, представляется, вообще говоря, проще деревяннаго, требующаго отъ строителя знакомства съ качествами лѣсныхъ породъ, вниманія при выборѣ подходящихъ штукъ на различныя части судна, бережливости въ употребленіи лѣсныхъ матеріаловъ, по соображенію съ ихъ стоимостію и назначеніемъ, и предусмотрительности въ расположеніи связей и крѣпленія.

Въ отношеніи судовъ *броненосныхъ* естественно долженъ былъ представиться вопросъ, слѣдуетъ ли брать въ расчетъ для назначенія наградныхъ процентовъ *стоимость брони*, составляющей по цѣнности весьма значительную сумму, доходящую нерѣдко до $^1/_3$ стоимости корпуса, а по своему изготовленію такую часть судна, которая изготовляется отдѣльно на спеціальныхъ заводахъ, независимо отъ самой постройки. По этому предмету заявлены были различныя мнѣнія, при чемъ одни полагали не включать въ стоимость судовъ ни брони, ни подкладки подъ нее, а равно работъ по придѣлкѣ, какъ той, такъ и другой; другіе же признавали несправедливымъ исключать изъ разсчета стоимость брони, какъ матеріала, принадлежащаго къ числу всѣхъ прочихъ матеріаловъ, требующихъ отъ инженера работы и трудовъ по технической и распорядительной части. Вопросъ этотъ разрѣшается нынѣ 2 § новаго положенія такъ, что для исчисленія наградныхъ процентовъ въ стоимости корпусовъ броненосныхъ судовъ не слѣдуетъ считать самой брони, но однако назначено включать въ эту стоимость, подкладку подъ броню и работы по придѣлкѣ, какъ самой брони, такъ и подкладки, такъ какъ это только и относится къ непосредственнымъ трудамъ строителя.

Чтобы болѣе не возвращаться къ 2 § новаго положенія, укажемъ на примѣчаніе къ нему, которымъ правила прежняго положенія о томъ, что *за сверхсмѣтныя работы особаго вознагражденія* не полагается, дополнено выраженіемъ: *кромѣ осо-*

(*) Изъ этой двухъ и полутора-процентной суммы, половина назначается строителю или наблюдающему, одна четверть его помощникамъ, и остальная четверть кондукторамъ, унтеръ-офицерамъ и указателямъ.

www.starieknigi.info

быхъ случаевъ, представляемыхъ каждый разъ на разрѣшеніе адмиралтействъ-совѣта. Хотя прежнимъ правиломъ, очевидно, имѣлось въ виду предупредить неправильное и несвоевременное увеличеніе смѣты различными подѣлками, которыя должны быть предусматриваемы при первоначальномъ составленіи смѣты, и, какъ весьма часто случается, при своевременномъ ихъ исполненіи обошлись бы гораздо дешевле; но опытъ показалъ, что сверхсмѣтныя работы могутъ являться слѣдствіемъ современныхъ усовершенствованій и служить къ улучшенію качествъ судна, и потому было бы несправедливо лишать инженеровъ соотвѣтственнаго за нихъ вознагражденія.

5-й § новаго положенія заключаетъ въ себѣ новое правило *о вознагражденіи инженеровъ, наблюдающихъ за постройкою судовъ съ подряда,* вознагражденіе которымъ опредѣлено *въ половинномъ размѣрѣ противу инженеровъ-строителей.*

До 1860 г. строеніе судовъ флота производилось большею частію казенными средствами; если же постройка и отдавалась иногда подрядчикамъ, то сіи послѣдніе были неиное что, какъ оптомъ заподряженные поставщики необходимыхъ для постройки матеріаловъ и рабочихъ, а производителемъ работъ, строителемъ, оставался корабельный инженеръ; онъ составлялъ рабочую смѣту, чертежи и лекала; назначалъ когда, какъ и какую работу произвести; давалъ подрядчику наряды на поставку къ извѣстному времени какъ нужнаго числа мастеровыхъ различныхъ мастерствъ, такъ и матеріаловъ; опредѣлялъ въ подробности ихъ видъ, качества, размѣры, количество послѣднихъ; словомъ, онъ велъ работы по своему усмотрѣнію, представлялъ въ нихъ отчетъ и былъ почти единственнымъ отвѣтственнымъ лицомъ за своевременность работъ и надлежащее ихъ исполненіе.

Въ настоящее же время, въ видахъ развитія частной судостроительной промышленности, морское вѣдомство производитъ большую часть построекъ судовъ съ подряда, при чемъ подрядчики или сами заступаютъ мѣсто строителей, или имѣютъ у себя съ этою цѣлью свѣдущихъ инженеровъ, такъ что обязанности корабельныхъ инженеровъ, назначаемыхъ правительствомъ къ подобнымъ постройкамъ, значительно уменьшаются,

www.starieknigi.info

и они являются уже лишь наблюдающими за точнымъ исполненіемъ подрядчиками контрактныхъ условій (*).

Весьма естественно, что при такомъ различіи техническихъ обязанностей, а слѣдовательно и трудовъ, и самая мѣра вознагражденія должна быть различною, что и послужило основаніемъ къ установленію приведеннаго выше правила.

По прежнему положенію вся сумма слѣдующаго вознагражденія раздѣлялась на шесть частей, соотвѣтственно самой постройкѣ, и каждая часть вознагражденія выдавалась по мѣрѣ окончанія соотвѣтствовавшей части постройки; по окончательномъ же изготовленіи судна къ плаванію выдавалась и послѣдняя часть вознагражденія.

Но уже въ 1860 г. приказано было выдавать эту послѣднюю часть не только по окончаніи постройки судна, но и по представленіи отчетовъ; а такъ какъ опытъ показалъ, что только испытаніе судна въ плаваніи можетъ вполнѣ удостовѣрить въ томъ, насколько внимательно инженеры исполняли свои обязанности, то сроки постепенной выдачи наградныхъ денегъ въ новомъ положеніи (§ 8) измѣнены и назначено: изъ общей суммы ихъ *выдавать во время постройки судовъ три шестыхъ части; четвертую шестую по совершенномъ окончаніи судна къ плаванію въ морѣ, пятую шестую по представленіи отчетовъ и наконецъ послѣднюю шестую по удовлетворительномъ испытаніи судна въ плаваніи въ продолженіи лѣтней кампаніи, назначенной судну по программѣ.*

Въ связи съ этимъ постановленіемъ слѣдуетъ упомянуть о второй половинѣ 11 § этого положенія, которымъ дополняется 7 § прежняго положенія о лишеніи права на вознагражденіе лицъ, виновныхъ въ небрежномъ или неточномъ выполненіи своихъ обязанностей; дополненіе это, хотя и строгое, но вполнѣ справедливое, состоитъ въ томъ, что если лица, признанныя виновными, уже успѣли воспользоваться какою либо долею наградныхъ денегъ, то полученныя ими деньги подлежатъ возвращенію въ казну.

За симъ нельзя не обратить вниманія на §§ 9, 13 и 14

(*) Кругъ обязанностей инженеровъ, наблюдающихъ за постройкою судовъ съ подряда, подробно опредѣленъ въ особой инструкціи, приложенной къ циркуляру кораблестроительнаго департамента отъ 24 октября 1864 г. № 10; см. Морской Сборникъ 1864 г. № 12.

www.starieknigi.info

положенія 22 марта 1865 г., которые хотя и представляютъ собою, по видимому, совершенно новыя правила, не заключавшіяся въ положеніи 1860 г.; но въ сущности они только разъясняютъ и дополняютъ это послѣднее положеніе по указаніямъ опыта, для устраненія тѣхъ затрудненій и вопросовъ, которые встрѣчались на практикѣ при примѣненіи этого положенія и не разрѣшались его буквальнымъ смысломъ.

Такъ § 9 постановлено: *при постройкѣ однимъ и тѣмъ же строителемъ одновременно, въ одномъ адмиралтействѣ, нѣсколькихъ судовъ по разнымъ чертежамъ, выдается полное вознагражденіе за каждое судно; при постройкѣ же судовъ по одному чертежу, выдавать полные проценты по положенію только за одно судно, за второе же половину этихъ процентовъ; а за всѣ прочія, сколько бы ихъ ни было, одну четверть оныхъ.*

Этотъ § находится въ связи съ послѣдующимъ § 10 этого же положенія, которымъ вмѣняется портовымъ начальствамъ въ обязанность наблюдать, *чтобы безъ крайней надобности одному и тому же инженеру не было поручаемо одновременно постройки или тимберовки нѣсколькихъ судовъ*, съ тою, весьма очевидною, цѣлью, чтобы распространить по возможности дѣйствіе этихъ правилъ на всѣхъ лицъ, имѣющихъ право воспользоваться предоставляемыми имъ преимуществами.

Если мы сравнимъ 10 § новаго положенія съ 6 § положенія 1860 г., то увидимъ, что порученіе одному инженеру постройки или тимберовки одного лишь судна предписывалось прежде, какъ опредѣленное правило; но такъ какъ опытъ показалъ совершенную невозможность исполнять это правило во всей его точности по ограниченному числу инженеровъ, то нынѣ повелѣно лишь портовымъ начальствамъ не отступать отъ него безъ крайней необходимости.

§ 13-мъ положенія 1860 г. дѣйствіе его распространено: 1) независимо отъ судовъ военныхъ, на суда маячныя, транспортныя, плавучіе гидравлическіе доки, батопорты и всѣ палубныя портовыя суда, для какой бы службы и подъ какимъ бы наименованіемъ они ни строились; и 2) кромѣ корабельныхъ инженеровъ, и на другихъ чиновъ морскаго вѣдомства, если имъ, по ихъ знаніямъ, будетъ поручаема начальствомъ

www.starieknigi.info

постройка, тимберованіе и исправленіе судовъ, или же наблюденіе за подобными работами.

Въ разъясненіе первой половины этого § можемъ указать на упомянутое въ началѣ нашей статьи положеніе 15 ноября 1844 г., по которому наградныя деньги выдавались за спускъ судовъ не только линѣйныхъ, но и маячныхъ, провіантскихъ, водоналивныхъ, госпитальныхъ, транспортныхъ, портовыхъ, палубныхъ ботовъ, подъемныхъ машинъ, камелей, адмиралтейскихъ пароходовъ и прочихъ мелкихъ судовъ, *могущихъ* (какъ сказано въ положеніи) *впослѣдствіи существовать подъ различными наименованіями* (кромѣ флашкоутовъ, понтоновъ, баркасовъ, яловъ и мелкихъ гребныхъ судовъ).

А если мѣра вознагражденія, опредѣляемая этимъ положеніемъ, признана была недостаточною и несоотвѣтствующею трудамъ строителей, и найдено справедливымъ и полезнымъ назначать инженерамъ наградныя деньги за построеніе судовъ вообще въ особомъ размѣрѣ, опредѣленномъ вновь изданными положеніями, то понятно, что по тѣмъ же соображеніямъ, которыя были приняты въ основаніе при изданіи этихъ положеній, было бы несправедливо исключать изъ дѣйствія ихъ какой бы то ни было родъ судовъ, за спускъ котораго инженеры получили бы наградныя деньги по прежде дѣйствовавшимъ правиламъ.

Разсужденіе это подкрѣпляется и выше приведеннымъ 6 § положенія 1860 г., гдѣ упомянуто о постройкѣ канонирскихъ лодокъ *и судовъ меньшаго размѣра.*

Въ объясненіе второй половины 13 § достаточно сказать, что такъ какъ цѣль этихъ положеній, указанная въ приказѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала отъ 26 апрѣля 1860 г. заключается въ томъ, чтобы при подобныхъ поощреніяхъ постоянно имѣть способныхъ и вполнѣ свѣдущихъ строителей, то совершенно сообразно съ этою цѣлью не лишать вознагражденія, наравнѣ съ корабельными инженерами, и другихъ лицъ, если имъ по ихъ знаніямъ окажется необходимымъ или полезнымъ поручить постройку судовъ, или же наблюденіе за работами этого рода.

Наконецъ, въ 14 § положенія сказано, что *всѣ затрудненія и недоразумѣнія при примѣненіи положенія разрѣшаются окончательно адмиралтействъ-совѣтомъ*; это даетъ основаніе

www.starieknigi.info

надѣяться, что при всемъ постепенномъ усовершенствованіи судостроенія и даже при измѣненіи типа судовъ, новое положеніе можетъ быть примѣняемо довольно продолжительное время безъ необходимости существеннаго измѣненія его, какъ это было вызвано нынѣ переходомъ отъ судовъ деревянныхъ къ судамъ желѣзнымъ и особенно броненоснымъ.

Въ заключеніе позволимъ себѣ привесть нѣкоторыя цифры о тѣхъ денежныхъ выдачахъ, кои могутъ получить инженеры по настоящему положенію.

Кажется, не нужно много и говорить о томъ, сколько выгодъ представляютъ положенія 1860 и 1865 г. въ сравненіи съ прежними. Въ прежнее время, конечно, далеко не всѣмъ корабельнымъ инженерамъ выпадала счастливая доля быть строителемъ судна, и при томъ не всякій же годъ каждому строителю приходилось спускать суда на воду; а нынѣ почти всѣ инженеры въ порту, не исключая и кондукторовъ и унтеръ-офицеровъ, имѣютъ права на ежегодныя денежныя награды, одни какъ строители и наблюдающіе, или ихъ помощники, а другіе какъ производители работъ по исправленію судовъ (*). Прежде за постройку судна большаго ранга, слѣдовательно за работу нѣсколькихъ лѣтъ, выдавалось 300 или около того рублей; а разсчетъ на прибавочное жалованье за продолжительную службу судовъ нельзя не назвать отдаленнымъ и условнымъ, что́ доказывается и тѣмъ, что въ настоящее время едва только 10 лицъ получаютъ эту прибавку, и изъ нихъ шестеро такую, какую едва ли можно и назвать прибавкою (отъ 25 до 66 руб. въ годъ); нынѣ же строитель судна средняго ранга получитъ болѣе 2000 р., что́ видно изъ слѣдующихъ цифръ:

За постройку деревянныхъ судовъ послѣдняго времени по положенію 1860 г. выданы награды строителямъ:

(*) Наградныя деньги собственно за исправленіе судовъ выдаются по усмотрѣнію капитановъ надъ портами, на основаніи 4 § положенія 1865 г., и на этотъ предметъ вносятся въ финансовыя смѣты особыя суммы, по разсчету двухъ процентовъ съ тѣхъ суммъ, кои ассигнуются ежегодно на ремонтъ судовъ каждаго порта; такъ по смѣтѣ 1865 г. на ремонтъ судовъ во всѣхъ портахъ ассигновано на матеріалы 380 000 и на мастеровыхъ 462 992 р., итого 842 992 р., и потому назначено 2% съ этой суммы, т. е. 16 859 р. 84 к. на вознагражденіе инженеровъ.

www.starieknigi.info

За постройку	клипера «Алмазъ»	3201 р.	Такая же сумма выдана или назначена къ выдачѣ и помощникамъ строителей, кондукторамъ, унтеръ офицерамъ и указателямъ.
— —	— «Жемчугъ»	3120 —	
— —	— «Изумрудъ»	3120 —	
— —	— «Яхонтъ»	3120 —	
— —	корвета «Аскольдъ»	4237 —	
— —	— «Львица»	2334 (*)	
— —	— «Память Меркурія» . . .	2334 (*)	

Въ настоящее время предпринята постройка восьми желѣзныхъ броненосныхъ судовъ, изъ коихъ семь строятся съ подряда; примѣняя къ нимъ силу 2 и 5 §§ положенія 1865 г. и опредѣляя стоимость ихъ безъ брони, по соображенію съ контрактными цѣнами, получимъ слѣдующій выводъ:

	Примѣрная стоимость.	вознагражденіе наблюдающему.	
Судно большаго ранга . . .	900 000 р.	3575 р.	(**)
Судно средняго ранга . . .	700 000 —	2625 —	
Судно меньшаго ранга . . .	500 000 —	1875 —	

Положимъ теперь, что младшій судостроитель порта наблюдаетъ за постройкою судна средняго ранга, которая будетъ продолжаться три года, (*) онъ получаетъ штатнаго содержанія 1500 р. въ годъ и за наблюденіе ему слѣдуетъ процентовъ всего 2625 руб., или кругло по 870 руб. въ годъ, слѣдовательно онъ можетъ разсчитывать на ежегодное содержаніе въ 2370 р.

Содержаніе это нельзя, кажется, несчитать достаточно обезпеченнымъ, покрайней мѣрѣ для лица, занимающаго должность младшаго судостроителя, при имѣніи еще въ виду дальнѣйшихъ повышеній по службѣ, порученія болѣе значительныхъ работъ, а слѣдовательно и полученія бо́льшаго вознагражденія.

Потому можно смѣло сказать, что дѣятельность у насъ корабельныхъ инженеровъ имѣетъ вполнѣ достаточное поощреніе и что правительство въ правѣ требовать отъ ихъ дѣятельности вполнѣ полезныхъ и многосторонніхъ результатовъ въ дѣлѣ нашего кораблестроенія. **И. О.**

(*) Корветы эти еще строятся въ Николаевѣ и деньги еще не выданы, но размѣръ выдачъ уже утвержденъ.

(**) Строитель получитъ вдвое болѣе.

(*) Собственно на постройку мы кладемъ 2½ года, а остальные ½ года на испытаніе судна въ плаваніи въ продолженіи кампаніи, что по 8 § положенія 1865 г. необходимо для полученія послѣдней шестой части наградныхъ денегъ.

www.starieknigi.info

ОПЫТЫ

НАДЪ 15 ДЮЙМОВЫМЪ ОРУДІЕМЪ

ВЪ ПЕТРОЗАВОДСКѢ (*).

Дальнѣйшее испытаніе 15 дюйм. пушки, отлитой на александровскомъ заводѣ въ Петрозаводскѣ и выдержавшей 500 выстрѣловъ зарядомъ въ 36 фунтовъ пороху и снарядомъ въ 12,2 пуда, состояло въ слѣдующемъ:

Изъ орудія сдѣлано было сначала 72 выстрѣла, въ броневой щитъ, зарядомъ отъ 28 ф. 42 зол. до 34 фунтовъ артиллерійскаго пороха, причемъ употреблялись слѣдующаго рода снаряды: стальныя ядра вѣсомъ въ 13,275 пуда, чугунныя ядра въ 12,20 пуда и чугунныя бомбы въ 9,75 пуда. Потомъ сдѣлано было 216 выстрѣловъ зарядомъ въ 44 фунта артиллерійскаго пороха и чугуннымъ ядромъ въ 12,2 пуда, при чемъ на 216 выстрѣлѣ произошелъ разрывъ пушки, выдержавшей 787 выстрѣловъ отъ начала пробы.

Разрывъ этотъ произошелъ самымъ оригинальнымъ образомъ, и именно, пушка раскололась на двѣ половины по длинѣ, при чемъ нижняя половина разорвалась на двѣ части. Части такой величины не могли летѣть далеко, и потому одна часть была найдена въ 5 саженяхъ вправо, другая на столько же влѣво, а третья въ 2 саженяхъ впереди того мѣста, гдѣ стоялъ станокъ. Станокъ былъ разбитъ въ щепы.

Причиною раскола, или разрыва пушкии были двѣ трещины *m* и *n* (черт. 1), образовавшіяся на дульномъ срѣзѣ и замѣченныя послѣ 722 выстрѣловъ. Причиною образованія тре-

(*) Первая статья по этому предмету была помѣщена въ № 1. М. Сб. сего года.

www.starieknigi.info

щинъ была пористость металла въ дулѣ, произшедшая отъ замедленія въ этой части въ токѣ чугуна при отливкѣ.

Трещины эти, какъ видно изъ прилагаемыхъ при семъ размѣровъ, и въ особенности лѣвая трещина (если смотрѣть отъ казны къ дулу), стали замѣтно увеличиваться послѣ 771 выстрѣла, какъ по каналу, такъ и по наружной поверхности и тѣмъ обнаруживали приближеніе разрыва пушки.

Длина трещинъ по наружной поверхности орудія.

	Лѣвая трѣщина	Правая трѣщина.
Послѣ 771 выстрѣла . . .	10 д.	$3^1/_2$ д.
— 773 — . . .	15 »	$3^1/_2$ »
— 777 — . . .	19 »	5 »
— 784 — . . .	22 »	5 »
— 786 — . . .	128 »	5 »

Близость разрыва обнаруживалась еще сильнымъ разширеніемъ канала въ дульной части, какъ видно изъ слѣдующей таблицы:

Среднее разширеніе канала (въ точкахъ).

послѣ	597	647	697	747	772 выстрѣловъ.
отъ дула до ядра. .	6,7	6,0	7,1	7,2	7,2
подъ ядромъ . . .	4,5	4,0	5,0	5,0	7,0
позади ядра . . .	3,5	3,7	3,8	4,6	4,9

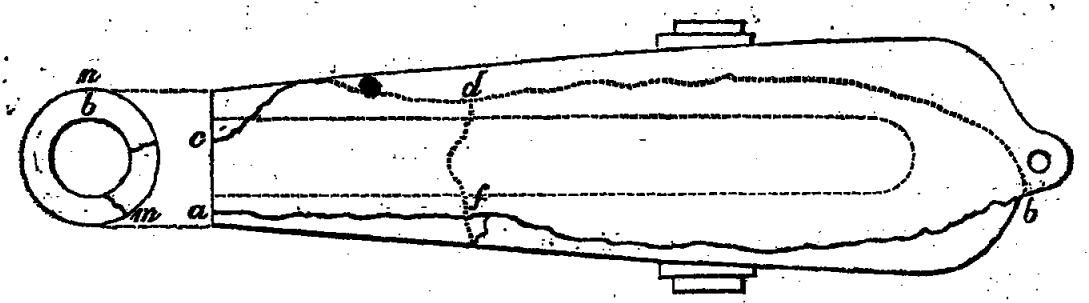
Помѣщенный ниже рисунокъ слѣпка нижняго отверстія запала послѣ 787 выстрѣловъ, равно какъ и предъидущіе слѣпки, заставляютъ думать, что безъ трещинъ, о которыхъ сказано выше, пушка выдержала бы гораздо больше выстрѣловъ.

Расколъ пушки съ лѣвой стороны (черт. 1) прошелъ по трещинѣ *ab*, а съ правой стороны по *cb*, чрезъ внутреннюю раковину, которой до разрыва нельзя было замѣтить. Равнымъ образомъ, нельзя было замѣтить до разрыва и поперечной трещины, которая была причиною разрыва нижней отколотой половины пушки на два куска по *df*, какъ выше было замѣчено. Трещина эта обозначилась тотчасъ послѣ разрыва краснова-тымъ кольцеобразнымъ отливомъ, шириною въ $1^1/_2$ дюйма и длиною около половины окружности канала. Красноватый от-

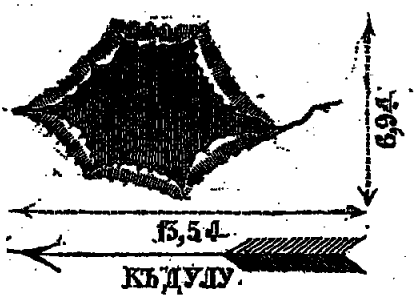
www.starieknigi.info

Чертежъ 15 д. пушки съ показаніемъ линій разрыва (въ 1/18 дѣйств.).

Черт. 1.



Рисунокъ слѣпка нижняго отверстія запала, въ натуральную величину послѣ 787 выстрѣловъ.



ливъ свидѣтельствовалъ о прониканіи въ эту трещину при стрѣльбѣ пороховыхъ газовъ.

Результатъ опытовъ надъ пробиваніемъ брони $4^1/_2$ д. толщины (*), прикрѣпленной къ щиту изъ сосновыхъ бревенъ, толщиною въ 50 дюймовъ, можно формулировать слѣдующимъ образомъ:

Съ разстоянія 400 сажень, при зарядѣ 36 фунтовъ пороха, всѣ три рода снарядовъ, какъ-то: стальныя ядра въ 13,275 пуда, чугунныя ядра въ 12,20 пуда и чугунныя бомбы въ 9,75 пуда, пробивали броню, причемъ стальныя ядра раскалывались, а чугунныя ядра и бомбы разбивались на куски. Раскололтыя стальныя ядра, равно какъ и осколки чугунныхъ ядеръ, пробивали плиту и засѣдали въ щитѣ.

(*) Броня состояла изъ одной плиты, приготовленной на Темзовскомъ заводѣ въ Англіи.

www.starieknigi.info

Съ разстоянія 400 сажень, при зарядѣ въ 44 фунта пороху всѣ три рода снарядовъ пробивали плиту и разбивались сами. Вырванные куски плиты, вмѣстѣ съ осколками разбивавшихся снарядовъ, частію засѣдали въ щитѣ, частію же продавливались сквозь щитъ и за щитомъ разбрасывались. Впереди щита было найдено тоже много осколковъ отъ разбившихся чугунныхъ снарядовъ.

Замѣчанія эти выведены изъ 7 выстрѣловъ и потому не дають вполнѣ вѣрной оцѣнки, тѣмъ не менѣе, нельзя не отдать предпочтенія предъ прочими снарядами, одной чугунной бомбѣ съ разрывнымъ снарядомъ въ 12 фунтовъ, выстрѣленной при зарядѣ въ 44 фунта пороха. Она попала въ цѣльное мѣсто плиты. Своимъ разрывомъ, въ моментъ удара, образовала въ плитѣ неправильное отверстіе, переломила плиту, или вѣрнѣе сказать, раздробила плиту на нѣсколько частей около этого отверстія, обломки плиты вмѣстѣ съ чугунными осколками бомбы, частію продавила сквозь щитъ, разбрасывая ихъ на пространствѣ 5 до 25 сажень, частію же бросила впереди щита. Въ щитѣ при этомъ образовался проломъ въ 4 фута въ діаметрѣ, въ которомъ торчали окопченные осколки дерева.

Разрушительное дѣйствіе этого снаряда можно приписать какъ разрывному заряду въ 12 фунтовъ пороха, при толщинѣ стѣнъ бомбы въ 3 дюйма, такъ и сравнительно большей, чѣмъ у ядра, начальной скорости.

Д. Семашко.

www.starieknigi.info

ТРАНСПОРТИРЪ ТЕЧЕНІЙ

(Current protractor).

Отставной штурманъ англійскаго королевскаго флота г. Бейлей изобрѣлъ инструментъ, названный имъ Current protractor, служащій для опредѣленія вліянія теченія моря на курсъ судна.

По мнѣнію изобрѣтателя, инструментъ этотъ можетъ быть употребляемъ съ большою пользою на съемочныхъ судахъ при описи береговъ и фарватеровъ, гдѣ суда должны идти прямымъ курсомъ во время промѣровъ при сильныхъ теченіяхъ.

Теорія предлагаемаго г. Бейлеемъ инструмента заключается въ слѣдующемъ: по даннымъ скорости и направленію судна, силѣ и направленію теченія, опредѣлить уголъ, показывающій вліяніе теченія на курсъ судна, съ цѣлію, исправивъ курсъ, устранить это вліяніе на направленіе, принятое судномъ.

Транспортиръ теченій Бейлея состоитъ изъ слѣдующихъ частей: костяной линѣйки и соединеннаго съ ней на шарньерѣ подвижнаго транспортира съ удлиненнымъ діаметромъ.

На лѣвой сторонѣ линѣйки, какъ видно на чертежѣ, начерченъ полукругъ радіусомъ, равнымъ радіусу транспортира, центръ котораго съ центромъ полукруга находятся на одной прямой линіи.

Радіусъ полукруга, перпендикулярный его діаметру, раздѣленъ на 10 равныхъ частей, означающихъ скорость теченія моря въ миляхъ въ часъ. Чрезъ эти 10 точекъ проведены концентрическіе круги. Окружность полукруга раздѣлена на 16 равныхъ частей и проведенные въ эти точки радіусы означаютъ направленіе теченія, т. е. радіусы эти представляютъ румбы компаса и занумерованы въ каждой четверти отъ 1 до 8, съ кормы (on the Quarter) и съ носу (on the Bow).

Отъ центра транспортира влѣво, по удлиненному діаметру, наз-

www.starieknigi.info

начены равныя дѣленія отъ 1 до 20, показывающія скорость хода судна въ миляхъ въ часъ.

Употребленіе инструмента. Совмѣстивъ центры транспортира и полукруга на костяной линѣйкѣ, подвигаютъ транспортиръ вправо до тѣхъ поръ, пока стрѣлка, находящаяся на линѣйкѣ, противъ центра полукруга, не совмѣстится съ чертой дѣленія на продолженномъ діаметрѣ (рычагѣ) транспортира, означающаго скорость судна. Установивъ такимъ образомъ инструментъ, должно двигать рычагъ внизъ, пока верхній край его не будетъ проходить чрезъ точку пересѣченія одного изъ концентрическихъ круговъ, означающихъ скорость теченія, съ однимъ изъ радіусовъ полукруга, показывающихъ направленія, румбъ, теченія. Отъ сдѣланнаго такимъ образомъ передвиженія транспортира, на правой сторонѣ его получится искомый уголъ т. е. вліяніе, какое оказываетъ теченіе на курсъ судна.

При опредѣленіи этого угла необходимо обращать вниманіе къ какой половинѣ полукруга нужно направлять рычагъ транспортира, т. е. къ правой или къ лѣвой. Радіусы полукруга показываютъ направленіе теченія на 8 румбовъ отъ курса въ обѣ стороны, съ носа и съ кормы; если теченіе съ носа, т. е. болѣе или менѣе противное курсу, то точку пересѣченія концентрическаго круга съ радіусомъ нужно искать въ правой четверти, обратно же—въ лѣвой (*).

Углы, получаемые по транспортиру теченій Бейлея, совершенно одинаковы съ углами по вычисленію, какъ видно изъ слѣдующей таблицы.

По распоряженію Морскаго Ученаго Комитета, инструментъ Бейлея былъ переданъ для испытанія на отрядъ судовъ, производившихъ промѣръ около Кронштадта; но такъ какъ главнымъ условіемъ для испытанія транспортира теченій должно быть значительное теченіе, которое имѣло бы вліяніе на курсъ судна, а лодка, производившая промѣръ, имѣла плаваніе между Кронштадтомъ и Красной горкой, гдѣ періодическаго теченія вовсе не бываетъ, а ежели и случается, то сила его рѣдко превышаетъ $^3/_4$ мили въ часъ; вслѣдствіе чего, по распоряженію начальника отряда, инструментъ Бейлея былъ подвергнутъ испытанію въ Невѣ на 8 весельной шлюпкѣ. Результаты опытовъ были слѣдующіе:

а) Курсъ шлюпки N, ходу 3 мили, теченія отъ O 2 мили. Углы по вычисленію 33° 38′, по инструменту 33° 30′.

(*) На чертежѣ показанъ слѣдующій примѣръ: курсъ W—12 узловъ въ часъ теченіе отъ N по 4 мили въ часъ. Искомый уголъ по инструменту 18° 30″, по вычисленію 18° 26′.

www.starieknigi.info

Скорость судна.	Скорость теченія.	Направленіе теченія.		По вычисленію.	По инструменту.
		Точки съ носа.	Точки съ кормы.		
10	4	1		7,19	7,20
10	4	2		12,39	12,40
10	4	3		18,25	18,25
10	4	4		21,31	21,30
10	4	5		23, 9	23,10
10	4	6		23,34	23,30
10	4	7		23, 3	23, 5
10	4	8		21,48	21,50
10	4		1	3,12	3,10
10	4		2	6,23	6,25
10	4		3	9,28	9,30
10	4		4	12,26	12,30
10	4		5	15,13	15,15
10	4		6	17,46	17,50
10	4		7	20, 0	20, 0
10	4		8	21,48	21,50

б) Курсъ NO, ходу 3 мили, теченія отъ O 2 мили. Углы по вычисленію 17° 46′, а по инструменту 17° 40′.

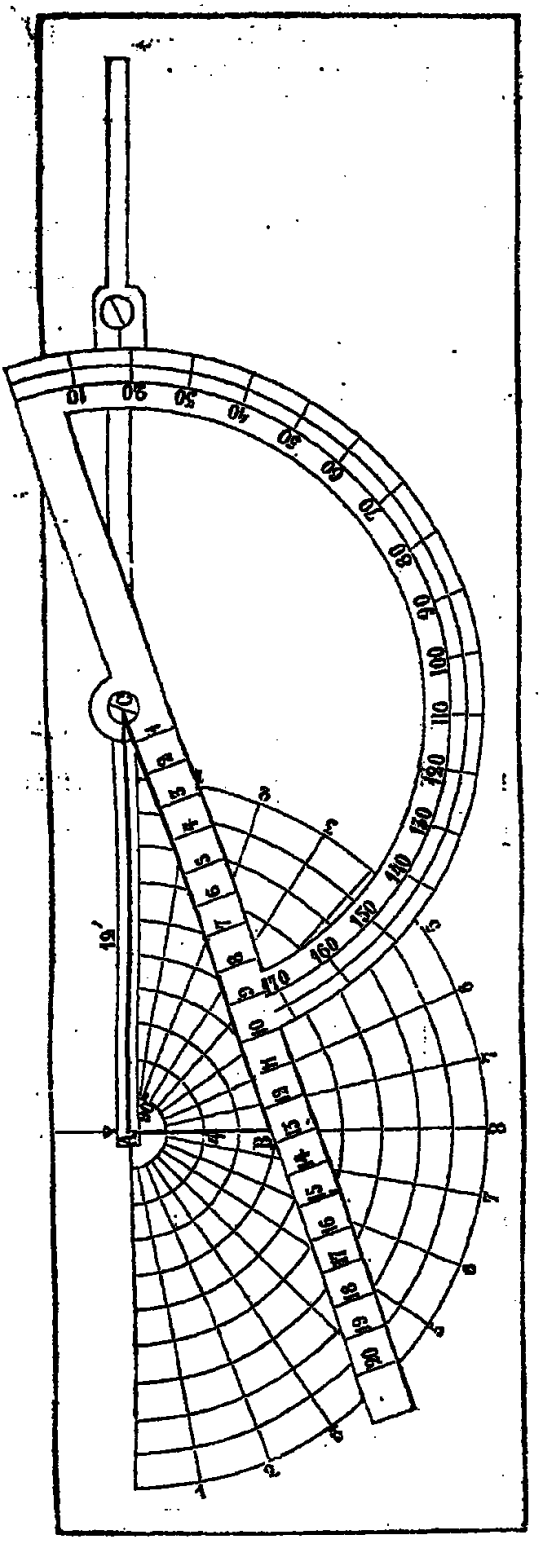
Офицеръ, производившій испытаніе, находитъ инструментъ вполнѣ удовлетворяющимъ своему назначенію.

Не смотря на это, незначительность опытовъ, произведенныхъ надъ инструментомъ Бейлея, доказала только, что углы по инструменту и вычисленію одинаковы, въ чемъ можно было убѣдиться и безъ опытовъ; но въ какой мѣрѣ инструментъ удобенъ и полезенъ на практикѣ, изъ опытовъ этого не видно.

Вообще нужно прійдти къ тому заключенію, что инструментъ Бейлея есть ничто иное какъ обыкновенный транспортиръ; резуль-

www.starieknigi.info

ТРАНСПОРТИРЪ ТЕЧЕНІЙ.



www.starieknigi.info

таты, получаемые по инструменту, такъ же легко и съ такою же точностью могутъ быть получены или посредствомъ вычисленія треугольника, въ которомъ извѣстны двѣ стороны и между ними уголъ, или же чертежемъ при помощи обыкновенныхъ транспортира и линѣйки.

Но если допустить, что инструментомъ Бейлея можно скорѣе и съ большею точностью получить требуемый результатъ, то во всякомъ случаѣ употребленіе его должно ограничиться весьма немногими случаями, а именно въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ существуетъ періодическое теченіе и гдѣ могутъ быть опредѣлены сила его и направленіе. Ни въ одномъ изъ нашихъ морей, какъ кажется, инструментъ Бейлея не можетъ найдти себѣ примѣненія. Испытаніе инструмента Бейлея въ Бѣломъ морѣ дало также неудовлетворительные результаты и подтверждаетъ высказанное выше мнѣніе. Командиръ шкуны «Полярная Звѣзда», подвергнувъ опыту инструментъ, сообщилъ, что онъ оказался неудобнымъ для примѣненія его къ практикѣ по Бѣлому морю, такъ какъ по теоріи инструмента Бейлея, для опредѣленія угла, показывающаго вліяніе теченія моря на курсъ судна, необходимо имѣть данными—силу и направленіе теченія, которыхъ нельзя съ точностью опредѣлить въ Бѣломъ морѣ и въ особенности направленіе теченія, гдѣ вращеніе воды дѣйствуетъ совершенно неравномѣрно, даже при обыкновенномъ плаваніи встрѣчается весьма много неудобствъ отъ неправильности теченія.

Впрочемъ, сообщая читателямъ Мор. Сборн. краткое извѣстіе объ инструментѣ Бейлея, полагаемъ, что быть можетъ кто нибудь, обративъ вниманіе на это примѣненіе транспортира, найдетъ случаи, въ которыхъ употребленіе его можетъ быть, хотя и не дѣйствительно полезно, но тѣмъ не менѣе удобно.

К. Б.

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

ИЗЪ ЗАПИСОКЪ

О КРУГОСВѢТНОМЪ ПЛАВАНІИ

(1861—1864 годы).

(*Продолженіе* (*).

28 февраля въ полдень мы пересѣкли тропикъ Рака, при теплой, но пасмурной погодѣ, тихомъ вѣтрѣ и ходѣ по 6 узловъ въ часъ. 1-го марта ходъ уменьшился до 2-хъ и 3-хъ узловъ. 2-го пассатъ снова задулъ, давъ ходу 7 узловъ. Вообще очень спокойно идти пассатомъ, почти не качаетъ, погода чудесная, только занимаешся ученьями, а парусовъ во всю вахту не приходится трогать; въ полдень на корветъ прилетѣла летучая рыба; палубный унтеръ-офицеръ говорилъ, что принялъ ее сначала за крысу, но къ крайнему своему удивленію увидѣлъ рыбу. Она возбудила не малыя пренія между матросами, и одинъ изъ нихъ вывелъ заключеніе, что если и рыба летать зачала, такъ это не къ добру.

3-го, въ 7 часовъ вечера, развели пары; ночь была лунная, шли по 9½ узловъ. Намѣревались зайдти въ Порто-Грандо, чтобъ вытянуть стоячій такелажъ, вытироваться и освѣжить команду.

4-го марта, въ 4 часа ночи, бросили якорь на порто-грандскомъ рейдѣ, гдѣ стоялъ «Новикъ», а «Богатырь» наканунѣ прошелъ мимо.

Острова Зеленаго мыса, какъ извѣстно, вулканическаго происхожденія, растительности никакой, однѣ скалы, отлогости которыхъ покрыты каменьями. Между скалами есть лощины, покрытыя пескомъ, который въ разныхъ частяхъ острова разныхъ цвѣтовъ—то желтый, то красный. Хотя острова и называются зеленые, но зеле-

(*) См. № 5, М. Сб. 1865 г.

www.starieknigi.info

ни нигдѣ не видать, только передъ домомъ губернатора торчатъ 3½ фиговыхъ пальмы, да еще въ лощинкахъ встрѣчаются кусты, въ родѣ нашего можевельника, но не такого жесткаго. Городъ небольшой, расположенъ въ глубинѣ бухты, довольно хорошо закрытой отъ вѣтровъ; улицы мощеныя, но неровныя; дома въ родѣ мазанокъ и почти всѣ въ одинъ этажъ; народонаселеніе—негры изъ Гвинеи, одѣты большей частью очень плохо, дѣти же ходятъ совершенно нагія. Лица, какъ негровъ, такъ и негритянокъ, весьма непривлекательны: толстыя губы, широкій расплюснутый носъ. Съѣхавъ на берегъ, мы пошли въ горы, чтобы съ высотъ ихъ полюбоваться видомъ рейда. На горахъ растетъ мохъ, да трава, совершенно засохшая, желтоватая; а подъ ногами иногда попадались маленькія ящерицы; думали поохотиться, но дичи не видѣли, кромѣ орловъ, которые близко не подпускали. Вернувшись въ городъ, мы съ удовольствіемъ напились англійскаго элю и съѣли кокосъ. Кокосы сюда привозятъ изъ С. Яго, одного изъ южныхъ острововъ этой группы.

Гуляя, я заходилъ въ нѣсколько хижинъ негровъ; онѣ построены изъ тростника, или изъ камней. Кровать, да нѣсколько обрубковъ дерева, служащихъ и столомъ и сидѣньемъ, составляли всю мебель ихъ.

8-го «Новикъ» ушелъ изъ Порто-Гранде, намѣреваясь зайдти за зеленью въ Порто-Прайо, а оттуда прямо въ Батавію. 9-го марта, въ 8 часовъ утра, мы шли подъ парами съ порто-грандскаго рейда. Прошли Птичій островъ, потомъ между островами С. Винцентъ и Антоніо. День былъ ясный, вѣтерокъ слегка задувалъ отъ NO. Въ 4 часа по полудни встрѣтили NO пассатъ и вступили подъ паруса. А славная вещь пассатъ! дуетъ ровный вѣтеръ и если усиливается, то постепенно; къ ночи дѣлается свѣжѣе, къ восходу стихаетъ, около полдня свѣжѣетъ, послѣ опять стихаетъ и съ закатомъ солнца свѣжѣетъ; небо самаго яснаго и прозрачнаго колорита; только ходятъ легкія рваныя облака. Не надо быть даже поэтомъ, чтобъ восхищаться восходомъ и закатомъ солнца въ пассатѣ. Паруса несешь всѣ, какіе имѣешь; тутъ, кажется, если и платокъ подвѣсить, такъ и тотъ прибавитъ ходу.

13-го, часовъ въ 6 вечера, показалось на горизонтѣ сзади насъ судно. Въ 11 часовъ вечера оно было недалеко и держало намъ на пересѣчку. Мы сожгли ему три фальшфеера, оно отвѣтило фонарями, но не перемѣнило курса; мы привели и, прибавивъ парусовъ, прошли передъ его носомъ. Судно легло тѣмъ же курсомъ и долго шло въ разстояніи полукабельтова подъ вѣтромъ. Судно

www.starieknigi.info

было фрегатскаго ранга; пройдя немного, оно дало поворотъ и пошло къ берегамъ Африки.

14-го, корветъ, по случаю сильнаго жара покрытый тентами, походилъ на огромную плавучую палатку. Матросы окачивались на бакѣ, а офицеры купались въ колодцѣ. Каютъ—компанія и наша каюта красились, и мы, со всѣмъ своимъ имуществомъ, перебрались на палубу; наверху не такъ душно, какъ внизу; но роса, чрезвычайно обильная по утрамъ, немного безпокоила насъ. Въ 11 часовъ вечера, когда всѣ уже спали на ютѣ, подъ тентомъ, на тюфякахъ, налетѣлъ шквалъ съ проливнымъ дождемъ. Корветъ дрогнулъ, легъ на бокъ и полетѣлъ, оставляя за собой журчащую пѣну. Уменьшили парусовъ и поставили трисели. Вскорѣ совсѣмъ стихло; ночь была, какъ говорятъ: «хоть глазъ выколи», только молнія иногда освѣщала горизонтъ, да слышались тихіе раскаты грома. Мы были по счисленію въ широтѣ 3° и потому рѣшили, что вошли въ полосу экваторіальнаго затишья. Тотчасъ же развели пары; раза два находили шквалы съ дождемъ.

16-го, погода была облачная; черныя дождевыя тучи безпрестанно смѣняли одна другую, закрывая и горизонтъ; находили шквалы съ дождемъ, почти всегда слышался громъ и сверкала молнія.

Въ $5^1/_2$ часовъ утра пересѣкли экваторъ въ 25° 30′ W дол. отъ Гринича.

Въ 2 часа праздновалась церемонія перехода черезъ экваторъ. Шканцы были отдѣлены отъ шкафута флагами. Офицеры собрались на мостикѣ, съ лѣвой стороны поднялся флагъ, и мы увидѣли шествіе. Впереди всѣхъ шелъ сигнальщикъ, одѣтый флагами, и, приближаясь къ мостику, игралъ громче и громче. За нимъ слѣдовали брадобрѣй съ огромной бритвой на перевязи черезъ плечо, и его помощникъ съ лаханью, мыломъ и громадною кистью. Лица ихъ были росписаны разными красками, на подобіе татуировки дикихъ. За ними появились четыре адъютанта Нептуна, одѣтые въ бараньи шкуры и въ соломенныхъ шляпахъ. Они везли колесницу, въ которой возсѣдалъ Нептунъ съ супругой, увѣнчанные коронами изъ жести; въ рукахъ Нептуна былъ неизбѣжный атрибутъ его власти — трезубецъ. Двое пажей-кантонистовъ тащили за колесницею шлейфы ихъ морскихъ величествъ. Подъѣзжая къ мостику, Нептунъ послалъ пажа спросить капитана: «знаетъ ли онъ кто пріѣхалъ къ нему»?

— Нѣтъ, отвѣчалъ капитанъ. Пажъ былъ снова посланъ съ объявленіемъ, что «прибылъ—царь морей и что всякій проходящій экваторъ долженъ платить ему дань, потому что въ противномъ

www.starieknigi.info

случаѣ ему ничего не стоитъ послать множество шкваловъ и дождей, чему навѣрное капитанъ не будетъ радъ.»

«Дань платить не намѣренъ», былъ отвѣтъ.

Нептунъ объявилъ, что онъ заставитъ заплатить дань и хлопнулъ въ ладоши. Тотчасъ же явились представители всѣхъ странъ: Америка съ разноцвѣтными перьями на головѣ, татуированная разными красками и съ топоромъ въ рукѣ; Африка—совершенно черная, съ пикою въ рукѣ; Австралія, въ накидкѣ изъ бычачей шкуры, съ коническою шапкою изъ той же шкуры и съ палкою въ рукѣ, и Азія—турокъ съ обнаженною саблею. Тогда капитанъ объявилъ, что платитъ дань—ведро вина. Послѣ этого началась церемонія всеобщаго бритья и омовенья изъ бранспойта прямо въ лицо. Съ офицеровъ и гардемаринъ взяли подать за избавленіе отъ бритья: но, не смотря на это, всѣхъ преисправно окатили изъ брантспойтовъ.

Послѣ церемоніи Нептунъ началъ угощать всѣхъ виномъ, а потомъ запѣли пѣсни; все кончилось въ 6 часовъ. Въ 11 часовъ вечера 17-го вошли въ самый пассатъ и пошли отъ 6 до 7 узловъ. Летучія рыбы безпрестанно выскакивали изъ подъ носа, доставляя хотя малое развлеченіе вахтеннымъ, которымъ не приходилось по шевелить ни одного паруса.

24-го, въ полдень, находились въ 380 миляхъ отъ американскаго берега. Къ вечеру почти совершенно стихло и огромная зыбь, идущая отъ NW, еще уменьшала и безъ того малый ходъ, а потому въ 8 часовъ вечера развели пары и взяли курсъ на OSO, чтобы отойдти подальше отъ берега Америки и приблизиться къ полосѣ постояннаго пассата. Подъ парами шли среднимъ числомъ по 7 узловъ, боковая качка была огромная.

25 марта въ 8 часовъ утра прекратили пары и вступили подъ паруса; взявъ прежній курсъ, имѣли 4 узла хода.

27-го въ полдень, были въ широтѣ 17° 28 S и долготѣ 31° 57′ W; шли подъ бомъ-брамселями, имѣя 6 узловъ хода. Вдругъ налетѣлъ съ-подвѣтра шквалъ, положилъ насъ на другой галсъ и вогналъ въ триселя. Небо, вмѣсто легкихъ пассатныхъ облачковъ, покрыто было черными тучами. Дождь шелъ какъ изъ ведра. 28 марта, утромъ, снова получили SO и пошли по 6 узловъ.

Скажу нѣсколько словъ о жизни на корветѣ. Вставали къ 8 часамъ, тотчасъ пили чай, потомъ кто занимался чтеніемъ, кто астрономическими наблюденіями, кто просто предавался far niente. Обѣдали въ 12 часовъ. Во Франціи мы запаслись консервами, да и живности было довольно: 5 быковъ, взятые изъ Порто-Гранде, барановъ и овецъ 20, купленные въ Плимутѣ, Брестѣ, Кадиксѣ

www.starieknigi.info

и Тенерифѣ. У плимутскихъ овецъ появился приплодъ: у каждой было по одному барашку, съ которыми преимущественно забавлялась Джекъ (обезьяна, купленная на С. Винцентѣ). Послѣ обѣда такое же препровожденіе времени, какъ и до обѣда; иногда бывали артиллерійскія и парусныя ученья. Пили чай и вмѣстѣ ужинали въ 8 часовъ; послѣ чаю расходились спать. Такъ шли дни за днями, отличаясь между собою только вѣтрами, погодой, да большею или меньшею скоростью плаванія. До 2 апрѣля стояли перемѣнные вѣтры NO и SO, а иногда и NW; а 2-го задулъ S и такъ какъ въ полдень были въ широтѣ 20° 50′ S,0 а вѣтеръ дулъ довольно тихій, то развели пары и пошли прямо на S, надѣясь встрѣтить свѣжіе NW, которые должны были гнать насъ до мыса.

Вечеромъ 5 апрѣля для четверга страстной недѣли читали 12 евангелій; команда уже начала печь пироги къ свѣтлому воскресенью.

Ночью съ 6 на 7 вѣтеръ безпрестанно мѣнялся; находили шквалы съ проливнымъ дождемъ, и мы то и дѣло брасопили реи.

8-го день былъ чудесный; а ночь еще лучше. Ни одного облака не было на небѣ. Звѣзды и луна въ полномъ блескѣ освѣщали темную ночь. За пять минутъ до полуночи мы всѣ въ мундирахъ собрались на молитву; а въ полночь, съ пѣніемъ: Христосъ воскресе! начался салютъ. Въ 9 часовъ утра, въ каютъ-компаніи явилась закуска, состоявшая изъ яицъ, выкрашенныхъ въ какой то пѣгій цвѣтъ,—за отсутствіемъ другихъ красильныхъ веществъ,—кулича, очень вкуснаго, хотя и вышедшаго изъ нашей кухни, колбасы собственнаго издѣлія, индѣйки, окорока.

Съ 8-го до 13-го все штилѣли, или встрѣчали противные вѣтры.

13-го встрѣтили англійское судно, опросили его, оно шло изъ Ливерпуля въ Калькуту и было въ морѣ 96 дней. Альбатросы да капскіе голуби служили намъ единственнымъ развлеченіемъ.

16-го протъ-мачта дала трещину у бейфута; ее укрѣпили контраштагами спереди и сзади, положили фиши, спустили брамъ-стеньгу и брамъ-рею, и несли меньше парусовъ.

19-го шли въ бакштагъ по 10 узловъ, взявъ по рифу у марселей; въ 8 ч. вечера прошли островъ Тристанъ-да-Куна. Свѣжіе W вѣтры встрѣтили насъ, какъ только мы начали увеличивать широту, но дули они не очень долго.

28-го апрѣля, въ 51 день по выходѣ нашемъ изъ Порто-Гранде, въ полдень мы были въ 300 миляхъ отъ мыса. Всѣ служащіе на корветѣ очень соскучились столь продолжительнымъ плаваніемъ и съ нетерпѣніемъ ожидали появленія берега.

Въ полдень 30-го до мыса оставалось только 93 мили, и мы начали приготовляться къ якорной стоянкѣ. У всѣхъ были довольныя

www.starieknigi.info

лица. Погода стояла чудесная, но тихая; шли по 3 узла, а паровъ не разводили, потому что мало было угля. Труба поднята, котлы готовы, на гротъ-мачтѣ выстрѣлили брамъ-стеньгу и подняли брамъ-рею, чтобъ войдти на рейдъ въ должномъ порядкѣ.

Въ 9 часовъ утра 1-го мая бросили якорь въ Саймонсъ-баѣ. Тотчасъ же явились прачки съ разными рекомендаціями. Мы салютовали крѣпости и англійскому адмиралу. На рейдѣ стоялъ адмиральскій фрегатъ *Нарцисъ* и корветъ *Орфеусъ*, наканунѣ пришедшій съ Бермудскихъ острововъ, съ тѣмъ чтобы идти въ Австралію. Въ числѣ трехъ купеч. судовъ, одно было подъ русскимъ флагомъ.

Ночью съ 1-го на 2-ое мая на рейдъ пришелъ «Новикъ». Въ 9 часовъ утра на рейдѣ бросилъ якорь прусскій фрегатъ *Анкона*, ходившій съ фрегатомъ *Тетисъ* заключать трактатъ съ Японіей.

2-го мая я уѣхалъ въ Капштадтъ. Дорога сначала идетъ вдоль морскаго берега по песчаннымъ отмелямъ,—такъ что вода прибоемъ доходитъ до лошадей,—потомъ отъ берега подымается въ гору. На половинѣ дороги мы остановились въ гостиницѣ, которая и носитъ названіе *Half-way*. Отсюда дорога болѣе разнообразна; по обѣимъ сторонамъ деревья, попадаются домики и даже селенія. Воздухъ былъ необыкновенно пріятенъ, кажется даже лучше кадискаго. Подъѣзжая къ Капштадту, мы увидѣли громадныя горы: Чортовъ Пикъ, Столовую и Львиную. По рекомендаціи нашихъ офицеровъ съ судовъ, бывшихъ уже на мысѣ, мы остановились въ *Hotel de Commerce*, голландской гостинницѣ, но въ ней мало комфорта, хотя хозяинъ очень любезенъ и предупредителенъ.

Капштадтъ тянется отъ моря по долинѣ и со всѣхъ сторонъ окруженъ горами. Улицъ болѣе тридцати. Передъ въѣздомъ въ городъ начинаютъ образоваться улицы, строятся дома, но еще въ безпорядкѣ. Улицы не вымощены, но чисто содержатся. Дома кирпичные, выштукатуренные. Передъ нѣкоторыми домами террассы на три фута вышины отъ земли, да отъ 8 до 9 футъ ширины. На террассѣ наставлены скамейки, а съ улицы ведутъ ступеньки. Террасы эти называются *па*, и жители сидятъ здѣсь по вечерамъ. Крыши домовъ плоски, съ маленькою покатостью, для стока дождевой воды. Окна большія, но стекла мелкія. Странно, что на самомъ лучшемъ мѣстѣ города у набережной стоятъ самыя жалкія строенія. Губернаторъ живетъ въ городскомъ саду. Въ жаркое время сюда стекается вся капштадтская публика; тутъ же ботаническій садъ, наполненный разными растеніями. Рядомъ съ ботаническимъ садомъ музеумъ. Животныя, змѣи, птицы разныхъ породъ, каменья, рако-

www.starieknigi.info

вины, образцы деревьевъ; вообще въ музеумѣ собрано все, что только существуетъ на югѣ Африки. Пятиугольная крѣпость, въ юговосточной части города, защищаетъ единственную дорогу изъ города въ окрестности. Недалеко отъ крѣпости находится продолговатая площадь, называемая парадомъ. Противъ него кавалерійскія казармы. Жители по большей части голландцы или англичане, изъ черныхъ болѣе всего малайцы; кучера, башмачники, повара—все малайцы. Между голландцами и англичанами постоянная ненависть. Голландцы поселились тутъ въ 1651 году подъ начальствомъ Ванъ-Рибека. Много колонистовъ изъ нѣмцевъ и даже нѣсколько французскихъ семействъ во время гоненія на протестантовъ въ 1680 и 1690 удались на мысъ. Капштадтъ взятъ англичанами въ первый разъ въ 1796 году, но по заключеніи мира между Англіей и Голландіей, возвращенъ послѣдней въ февралѣ 1803 года. Война вскорѣ возобновилась. 8-го января 1806 года англичане снова заняли Капштадтъ и онъ окончательно остался за ними по трактатамъ 1814 года.

Дорога въ Констанцію,—мѣсто выдѣлыванія констанцскаго вина, необыкновенно разнообразна по окружающей ее растительности. Не смотря на зиму, солнце страшно пекло. Вино выдѣлывается здѣсь въ мартѣ и апрѣлѣ по сборѣ винограда; а теперь всѣ работники были распущены. Хозяинъ угощалъ насъ старымъ констанцскимъ, оно въ родѣ нашей мамуровки. Апельсинныя деревья въ саду хозяина, насъ угощавшаго, шумятъ подъ тяжестью плодовъ; есть абрикосы, груши; но все это было зелено. Въ плохую пору пришли мы на мысъ; почти всѣ фрукты недозрѣли, кромѣ ананасовъ и гуявъ.

15-го мая исполнилось двѣ недѣли какъ мы стояли на якорѣ въ Саймонсъ-баѣ.

Перемѣнили гротъ-мачту, вытянули такелажъ и вытировались, приготовясь къ плаванію Индѣйскимъ океаномъ.

Городъ Саймонсъ-таунъ состоитъ изъ одной улицы или, правильнѣе, полуулицы, потому что съ одной стороны дома, а съ другой крутой обрывъ берега къ морю.

24-го пришелъ на рейдъ транспортъ Гилякъ; онъ хотѣлъ уйти вмѣстѣ съ нами. Въ морѣ его сильно качало. Отъ Англійскаго канала до Мадеры онъ штормовалъ 44 дня и на Фордевиндъ спустился въ Кадиксъ, гдѣ много слышали о нашемъ содѣйствіи въ перевозкѣ войскъ. На рейдѣ стояли: англійскій адмиралъ, два французскихъ фрегата и два прусскихъ. Адмиралъ вскорѣ ушелъ на фрегатѣ въ Мозанбикъ ловить негропромышленниковъ. Въ отсутствіе англичанъ, у насъ, гардемаринъ, давались обоюдные обѣды. Сначала мы и прус-

www.starieknigi.info

саки обѣдали у французовъ. Обѣдъ былъ хорошъ, но помѣщеніе на фрегатѣ очень плохое. Наша каюта кажется просто залой въ сравненіи съ ихъ каютой. Потомъ обѣдъ былъ у насъ и наконецъ у пруссаковъ.

29-го въ 10 часовъ утра снялись, подошли къ «Гиляку», взяли буксиры, довели его до *White Rock*, а сами вернулись на рейдъ за катеромъ. Вѣтеръ былъ довольно свѣжій и только что мы снова снялись, какъ налетѣлъ шквалъ съ дождемъ и вмѣсто салюта провожали насъ громъ и молнія. Когда прояснилось, Саймонсъ-бая уже небыло видно.

Только что вышли въ море, вѣтеръ вогналъ насъ въ три рифа, качка поднялась ужасная, все летѣло, за что ни возмешься. По палубѣ были протянуты леера. Вотъ и Индѣйскій океанъ.

1-го іюня былъ штормъ, весьма похожій на тотъ, который мы имѣли въ Нѣмецкомъ морѣ. Стояли фокъ-стаксель и гротъ-марсель, глухо зарифленный. Розмахи доходили до 45 градусовъ. Съ лѣвой стороны волной развоpотило сѣтки, на палубѣ ходило волненіе, вездѣ была вода.

Утромъ 2-го стихло, но подулъ О, такъ что мы противъ желанія принуждены были увеличивать широту. На корветѣ явилось новое развлеченіе—ловля птицъ на удочку. Поймали 11 канскихъ голубей и зажарили къ ужину. Они довольно вкусны, что-то среднее между тетеркой и уткой, а рыбой даже неотзываются. Ни альботросъ, ни канскій голубь съ палубы не можетъ улетѣть, ему необходима вода какъ опорная точка для крыльевъ. Забавно смотрѣть какъ они хватаютъ сало и какъ сильно стараются улетѣть, когда ихъ подтягиваютъ на палубу.

До 12-го дули попутные свѣжіе W, шли подъ форъ-марселемъ въ три рифа и фокомъ въ одинъ рифъ, по 11 узловъ; совсѣмъ не качало, только съ кормы иногда брызгало отъ волны.

12-го былъ штормъ, вѣтеръ дулъ отъ NO и перешелъ къ NW. Держались въ бейдевиндъ подъ гротъ-марселемъ въ три рифа, фокъ, стакселемъ и штормовою бизанью. Громадныя волны окружали корветъ, брызги летѣли со всѣхъ сторонъ; ужасно было холодно.

Въ 8 часовъ утра 13-го вѣтеръ отошелъ къ W. Спускаясь съ бейдевинда на фордевиндъ, корветъ нѣсколько черпнулъ подвѣтреннымъ бортомъ, поставили форъ-марсель въ три рифа и фокъ въ одинъ рифъ. Волненіе принудило отдать еще рифъ у фока и два у форъ-марселя. Вѣтеръ былъ очень свѣжъ, даже можно было назвать штормомъ, а еще отъ времени до времени онъ усиливался порывами. Тогда поверхность океана и громадныя волны временно совершенно

www.starieknigi.info

сглаживались, море было ровно и бѣло какъ скатерть. Корветъ, скрипя и дрожа всѣми своими членами, несся, выходя изъ лага, раздѣляя пѣну, поднятую вѣтромъ. Г. Мори говоритъ объ Индѣйскомъ океанѣ нижеслѣдующее: «Могучія волны вздымаются словно длинные хребты горъ, между которыми сіяютъ глубокія пропасти. Онѣ высоко поднимаются и быстро катятся впередъ, бросая въ воздухъ бѣлую пѣну съ своихъ надломленныхъ гребней. Кажется, видишь передъ собою волнообразную поверхность необозримой луговой степи, по которой, какъ бы играя въ запуски, несутся цѣлые горные хребты съ снѣговыми вершинами. Отъ рокота волнъ стоитъ торжественный гулъ въ воздухѣ. Картина моря въ этой сторонѣ исполнена невыразимаго величія».

Одно только непріятно — постоянно приходится быть мокрымъ, поддаетъ, обдаетъ, вода на палубѣ ходитъ въ родѣ волненія, вездѣ вода—наверху, внизу и на койкѣ.

21-го начали подниматься къ сѣверу, въ полдень были въ широтѣ 37°; волненія большаго небыло, погода стояла въ родѣ нашей октябрской: весь день моросило; до 28-го дули свѣжіе вѣтры и послѣ тридцатидневной бурной погоды задулъ умѣренный SW. По небу кое-гдѣ проносились облачка. По всему была видна близость пассата. До Батавіи оставалось 1200 миль; еще недѣльку такого плаванія, такъ и въ Батавіи. На корветѣ всѣ какъ бы повеселѣли, а то свѣжіе вѣтры на всѣхъ тоску навели.

30-го. Былъ уже второй день какъ мы въ тропикахъ. Жарко. Всѣ изъ сукна переодѣлись въ люстринъ и въ другія легкія матеріи. Небо совершенно безоблачное. Вѣтеръ дулъ тихій, однако давалъ 6 узловъ ходу. Все сушилось и поправлялось, что попортилось послѣдними штормами.

5-го въ 6 часовъ увидѣли Яву; впереди видно было двѣ вершины. Отъ лѣвой тянулся невысокій берегъ, прерываемый въ одномъ мѣстѣ. Это былъ мысъ *Java-head*. Смерклось, и мы, не рѣшаясь идти дальше въ темнотѣ, прекратили пары, поставили зарифленные марселя и держались у Явы. Ночь была совершенно темная, звѣзды мерцали ярко, какъ бы желая отдѣлиться отъ своихъ обычныхъ мѣстъ; ярко блисталъ Южный Крестъ, это лучшее созвѣздіе южнаго полушарія. Какъ у насъ на сѣверѣ глазъ невольно ищетъ прежде всего Большую Медвѣдицу, такъ и тутъ какъ то невольно ищешь Креста. По направленію къ Явѣ блистала молнія. Часовъ въ 10 взошла луна, но мы не рѣшались идти въ проливъ, а потому всю ночь прокачались. На слѣдующій день на разсвѣтѣ развели пары и пошли. SO дулъ довольно сильно. Берегъ Явы

www.starieknigi.info

низменъ, только во внутрь острова видны довольно высокія горы. Берега, по мѣрѣ нашего приближенія, все рѣзче и рѣзче выдѣлялись; вода изъ темносиней приняла какой то зеленоватый цвѣтъ, «зайчики» начинали дѣлаться все меньше и меньше. Орелъ взвился надъ берегомъ и торжественно поплылъ въ воздухѣ. Цѣлое стадо чаекъ опустилось на воду, передъ носомъ проскочило нѣсколько летучихъ рыбъ. На мостикѣ и на бакѣ стояли съ биноклями, а кто и просто, желая поскорѣй разсмотрѣть растительность острова. Случалось, я думаю, каждому на балѣ или просто на вечерѣ увидѣть красавицу; всѣ взоры при ея входѣ на нее устремлены, все на минуту стихло. Такъ было и съ нами. Красавица эта была—тропическая природа съ пріятнымъ климатомъ и безоблачнымъ небомъ.

Кокосовыя пальмы поднимались надъ прочими деревьями, шапкообразное хлѣбное дерево, зонтичные пальмы, кактусы, различные злаки—все это перемѣшалось между собою и стояло сплошною зеленою стѣною передъ нами. Бризъ донесъ до насъ ароматы деревьевъ; это была смѣсь нашихъ самыхъ лучшихъ ароматовъ: только что еще распустившейся березки, черемухи и еще какого то неопредѣленно-пріятнаго запаха.

Крутые обрывы съ вьющимися ліанами, пещеры, изъ которыхъ вылетали птицы; все это невольно манило насъ къ себѣ, тѣмъ болѣе, что къ этому еще присоединилось тридцатишести-дневное плаваніе по бурному Индѣйскому океану, плаваніе, которое, благодаря Мори, мы совершили весьма благополучно, не имѣя почти противныхъ вѣтровъ и только разъ штиль, продолжавшійся 8 часовъ. Продолжая идти вдоль берега, бризъ перешелъ въ совершенный штиль; огромные круглые молюски въ футъ въ діаметрѣ проходили мимо корвета. Летучія рыбы выскакивали въ разныхъ мѣстахъ и тѣмъ нарушали зеркальную поверхность пролива. Безпрестанно встрѣчали мы поставленные бамбуковые шесты; сначала мы не знали что это значило; но вскорѣ недоумѣніе наше разрѣшилось. На горизонтѣ показалось нѣсколько проа подъ парусами. Странная у нихъ парусность: парусъ громадный, сшитый по большей части изъ рогожи, на большомъ бамбуковомъ шпрюйтѣ, далеко высовывается за бортъ. Одна изъ проа подошла къ бамбуковому шесту; стала противъ вѣтра, живо убрала парусъ, который у нея повертывается, и начала снимать шесты. Часа въ три совершенно стихло. Туманъ давалъ намъ неясно видѣть берегъ. Двѣ проа съ малайцами, фруктами, зеленью и живностью пристали къ корвету, мы застопорили машину, подали имъ концы и продолжали идти вмѣстѣ, торгуясь и покупая бананы, ананасы, мандарины, кокосы, обезьянъ и птицъ.

www.starieknigi.info

Лицо у малайцевъ будтобы расплылось, глаза узки, цвѣтъ тѣла изъ-желта темный, худощавы; но что прямо бросается въ глаза — это ротъ пунцоваго цвѣта и черные зубы, разъѣденные бетелемъ, который они чуть ли не переставая жуютъ. Одѣты довольно чисто, рубашка, штаны, платокъ вокругъ головы или блюдообразная шляпа,—вотъ и весь ихъ костюмъ; мужчину отъ женщины отличаютъ только тѣмъ, что послѣдняя не покрываетъ головы.

Но начало смеркаться; одна изъ проа отдѣлилась отъ корвета; а съ другой мы продолжали идти. Впереди видѣнъ былъ огонь; мы думали, что это Анжерскій маякъ, но потомъ увидѣли, что это рыбаки. Нѣсколько огоньковъ открылось, а вдали, блистая ярче, и Анжерскій маякъ.

Корветъ шелъ малымъ ходомъ, который еще уменьшался противнымъ теченіемъ. На рейдѣ стояло много судовъ. Выбравъ свободное мѣсто, сажень 200 отъ берега, отдали якорь. На завтра съ разсвѣтомъ увидѣли городъ Анжеръ.

Берегъ довольно низменный, покрытый густою растительностію. Прямо возвышалась батарея съ поднятымъ надъ нею голландскимъ флагомъ; по обѣ стороны ея между зеленью выглядывало нѣсколько домиковъ; влѣво кокосовая роща кончала городъ, а вправо росли огромные баніаны. Небольшая гора отдѣляла городъ отъ прочаго берега острова.

Принявъ провизію и поднявъ двойку, которая была спущена только для узнанія перелома корвета въ Индѣйскомъ океанѣ, мы снялись съ якоря.

Небо было чисто, слегка дулъ береговой бризъ и парусныя суда, пользуясь имъ, обвѣсились всѣми парусами. Корветъ, идя подъ парами, обгонялъ по очереди суда; вотъ они уже бѣленькими точками остались на горизонтѣ.

Черезъ весь проливъ виднѣлась желтая полоса; причиной были два сошедшіяся теченія и образовавшія границу пѣны и песка. Мѣстами виднѣлась, какъ масляныя пятна—рыбья икра.

Вскорѣ увидѣли вѣхи, а за ними и острова; послѣдніе по большей части коралловаго строенія. Проходили островъ Амстердамъ. Лагуны виднѣлись посреди его, берега густо обросли зеленью и деревьями. Небольшое судно стояло на якорѣ въ лагунѣ; не вдалекѣ отъ него были буруны. Часовъ въ пять пришли на рейдъ, судовъ стояло довольно много.

Города съ рейда совсѣмъ не было видно, а одинъ только маякъ, да пристань показывали его направленіе.

На другой день утромъ сѣли въ малайскую шлюпку или *проа*

www.starieknigi.info

и поѣхали на берегъ. Обогнули сваи около входа въ рѣку и вошли въ каналъ между двумя плотинами. Устье рѣки постоянно заносило; а потому выстроили плотины кирпичной кладки; онѣ довольно далеко выдаются въ море. Продолжая подниматься вверхъ по рѣкѣ, встрѣтили малайскія шлюпки, выдолбленныя изъ дерева, съ двумя гребцами; они гребли лопатками. Встрѣчали проа подъ тентомъ, такія же какъ и наши, съ пассажирами и пустыя.

Но вотъ кончилась плотина; на лѣвой сторонѣ увидѣли укрѣпленіе, около него садъ, у воротъ два солдата-малайца завтракали; живо напоминали они намъ представленіе одѣтыхъ обезьянъ. Направо строеніе съ ружейными бойницами и зелень густая, яркая и въ высшей степени разнообразная. Кое-гдѣ между зеленью стояли китайскіе домики. Далѣе встрѣчались джонки на якорѣ; на крышѣ ихъ бродили куры; съ кормы высунулось женское лицо, съ нѣкоторымъ любопытствомъ посмотрѣло на насъ и тотчасъ же скрылось; далѣе нѣсколько малайцевъ, стоя по грудь въ водѣ, осматривали свою шлюпку, опускаясь на дно. «Тутъ алигаторовъ нѣтъ, объяснилъ намъ ломаннымъ англійскимъ языкомъ нашъ кормчій; а вотъ по ту сторону рѣки въ морѣ ихъ очень много.»

На пристани нѣсколько малайцевъ съ мѣдными бляхами расхаживали; «должно быть, таможенные,» заключили мы. Сѣли въ коляски, которыя были наканунѣ заказаны, и поѣхали въ Marine hotel. Проѣхали ворота и въѣхали въ улицу. По лѣвую ея сторону каналъ, а по правую дома. Китайцы въ бѣлыхъ блузахъ, съ косичками, шныряли вдоль улицы, малаецъ пробѣжалъ, тащя на коромыслѣ какіе то фрукты. Китаецъ-купецъ зазывалъ къ себѣ, выхваляя свой товаръ; подъ большимъ зонтикомъ и въ халатѣ прошла китаянка съ ребенкомъ, одѣтымъ также въ халатъ. Въ колескѣ, весь въ бѣломъ, проѣхалъ голландецъ; за заборами въ садахъ росли чуть ли не у земли огромные пампельнусы, кокосы связкою висѣли у вершинъ своихъ деревьевъ. Цвѣтники, веранды съ гардинами передъ каждымъ домомъ. Все это мелькало передъ нами; новыя лица, костюмы, природа — все наперерывъ привлекало взоръ. Обѣденная зала въ отелѣ въ родѣ веранды, поддерживается нѣсколькими колоннами и выходитъ на дворъ; какъ видно, солнце здѣсь никогда не бываетъ; полъ мраморный, стѣны выбѣлены и украшены картинами морскихъ голландскихъ сраженій. Прямо передъ верандою дерево, на немъ колоколъ, собирающій къ столу обитателей гостиницы.

По обѣ стороны двора идутъ нумера, также съ навѣсною галереею предъ ними. Изгородь изъ миртъ и роскошныхъ китайскихъ

www.starieknigi.info

розъ окаймляетъ галерею. Въ глубинѣ храмъ счастія, съ статуей какой то богини.

Посидѣвъ на балконѣ, мы хотѣли отправиться осмотрѣть окрестности, что и объявили хозяину; но онъ совѣтовалъ намъ отдохнуть, какъ здѣсь всѣ дѣлаютъ, а потомъ часовъ въ пять ѣхать. Но мы рѣшительно объявили, что спать не хотимъ, и потребовали себѣ колясокъ. Поѣхали, и пріѣхали—куда же? Въ отель. Насъ обвезли кругомъ города, причемъ мы увидѣли, что городъ дѣйствительно содержится чисто. Каждый домъ отдѣляется отъ другаго зеленью; у иныхъ передъ домомъ цвѣтники; передъ каждымъ домомъ кирпичные заборики; почти вездѣ бѣлыя гардины были опущены, никого не было видно. Экипажи рѣдко встрѣчались, только попадались туземцы, таща на бамбуковыхъ шестахъ корзинки съ фруктами; да китайцы съ походными лавочками. Весь городъ, повидимому, отдыхалъ отъ палящаго жара. Такъ какъ было вескресенье, то въ половинѣ шестаго должна была играть музыка на *Waterlooplain*. На балконѣ выставили кресла впередъ во фронтъ. Жильцы, возставъ отъ сна, сходились и садились въ приготовленныя мѣста; коляски двухмѣстныя, съ двумя лошадьии, стояли одна возлѣ другой по лѣвую сторону балкона, ожидая, чтобы ѣхать на музыку. Кучера одѣты въ халаты разныхъ цвѣтовъ, и на головахъ шляпы, похожія на опрокинутые умывальники, у однихъ красные, у другихъ золотые; форма кучеровъ нашего отеля была—красные халаты и золотыя шляпы. Музыка еще не играла, когда мы пріѣхали, и почти никого не было. *Waterlooplain* небольше ни меньше какъ поляна съ потоптанною травою и съ колонною посрединѣ. Колонна мраморная, со львомъ на верху, какъ видно изъ надписи, въ честь знаменитой битвы. Пока мы гуляли по плацу, начала собираться публика въ экипажахъ разнаго фасона, начиная отъ китайской двухмѣстной одноколки, до европейской коляски. Въ экипажахъ сидѣли голланочки, богатыя китаянки, вообще болѣе дамы и нѣсколько кавалеровъ. Разнообразной публики собралось довольно. Заиграла музыка. Мы думали, что всѣ поѣдутъ кататься, но коляски стояли; между ними ходили голландцы, офицеры и штатскіе,—послѣдніе по большей части безъ фуражекъ,—заговаривая съ сидящими въ нихъ дамами. Солнце садилось, розовый шаръ его едва бросалъ лучи черезъ густую зелень. Начало смеркаться. Музыка смолкла, экипажи поѣхали по домамъ, у лакеевъ-малайцевъ на запяткахъ зажглись факелы. На улицахъ горѣли фонари, передъ домами на балконахъ висячія лампы. Огни блестѣли между зеленью, придавая фантастическій и даже какой то волшебный видъ домамъ. Послѣ обѣда были въ *Societe*

www.starieknigi.info

Harmonic, куда для входа имѣли рекомендацію отъ американскаго консула. Это клубъ, гдѣ иногда даются балы; мы поинтересовались только газетами и скоро вернулись въ отель. Въ шесть часовъ слѣдующаго утра взяли четырехмѣстную коляску да двѣ двухмѣстныхъ, чтобъ съѣздить за городъ. Но желаніе наше не состоялось. Насъ возили нѣсколько часовъ, но все по городу. Остановились передъ какими то китайскими лавочками, тутъ кучера объявили, что далѣе не повезутъ. Встрѣтили солдата, говорившаго по нѣмецки. Онъ объяснилъ нашимъ кучерамъ, чтобъ они везли насъ дальше; кучера согласились, но просили денегъ, чтобъ зайдти въ кофейный домъ освѣжиться, на что имъ нужно было полчаса времени. Мы исполнили ихъ желаніе, а съ солдатомъ нѣмцемъ пошли въ садъ, принадлежащій его офицеру; тамъ онъ намъ показалъ кофейное дерево, хлопчатобумажное, мускатное и друг. Осмотрѣвъ садъ, мы сѣли въ коляску, довольные счастливой встрѣчей, надѣясь теперь попасть за городъ и насладиться природою, послѣ долгаго созерцанія неба и воды. Но мы пустились снова на *Waterlooplain*. Вѣроломные кучера-малайцы надули насъ.

Іюля 11-го мы все таки хотѣли попасть за городъ, и потому на малайской проа поплыли вверхъ по рѣкѣ, протекающей недалеко отъ города.

Рѣчка довольно мелкая, берега болотистые, обросли кустами, тростникомъ и густой травой. Въѣхавъ въ рѣку, мы тотчасъ же почувствовали міазмы, которые подымались съ ея поверхности; какъ видно, въ нее бросали всякую падаль. Малаецъ показалъ намъ впереди что-то сѣроватое, а приближась мы ясно увидѣли, что это былъ аллигаторъ. Замѣтивъ насъ, онъ ушелъ въ тростникъ.

На шлюпкѣ было одно только ружье, которое мы и зарядили. Продолжая подниматься дальше, мы на другомъ берегу снова увидѣли аллигатора и сдѣлали по немъ выстрѣлъ. Крупная дробь видно немного ожгла его, онъ замахалъ лапами и хвостомъ и ушелъ въ кусты. Видѣнные нами аллигаторы были отъ 10 до 16 футъ длины. Пристали къ берегу тамъ, гдѣ болотистая мѣстность переходила въ твердую землю. Лѣса мы не видали, а все видѣнное пространство было огорожено канавами, или изгородью изъ бамбука. Зайдя во владѣнія какого то китайца, мы принялись разсматривать роскошную флору острова. Достали нѣсколько кокосовъ съ дерева и пили ихъ сокъ, который очень пріятенъ и прохладителенъ отъ жара. Видѣли хлопчатобумажникъ, саговую пальму, тамаринтъ; фикусы встрѣчались большими кустами; они по большей части служатъ живыми изгородями у канавъ, подобно ивамъ

www.starieknigi.info

у насъ. Солнце уже заходило, пора было и на корветъ. Черныя тучи обложили все небо, кое-гдѣ блистала молнія, черезъ рѣку надъ нами перелетѣло съ крикомъ нѣсколько каваду, да еще какія то длинноносыя птицы. Вечеромъ вернулись на корветъ; тогда капитанъ и нѣсколько офицеровъ поѣхали на балъ къ губернатору. На завтра, въ 9 часовъ утра, развели пары и снялись съ якоря, чтобы идти въ Хакодате. За обѣдомъ мы имѣли ледъ, что очень необыкновенно въ широтѣ 1° 10′ S. Пріятно пить воду со льдомъ у насъ лѣтомъ, а каково здѣсь подъ экваторомъ. Ледъ этотъ былъ искуственный, купленный въ Батавіи.

19-го, встрѣтили SW муссонъ и пошли по 7 узловъ, погода стояла чудесная: совсѣмъ позабыли, что плыли по морю, такъ спокойно шелъ корветъ.

24-го, къ вечеру погода вдругъ стала измѣняться. Черныя сплошныя тучи закрывали горизонтъ; шли подъ парами и триселями; часто налетали сильные шквалы съ дождемъ. Барометръ постепенно падалъ съ 29,83 до 29,63. Такъ какъ тогда было время урагановъ въ Китайскомъ морѣ, то мы разсчитали, что если это ураганъ, то мы находимся сзади его, что̀ намъ показывало измѣненіе барометра, и потому мы подняли винтъ и вступили подъ паруса. Порывы налетали очень сильные, принудившіе взять 2 рифа у марселей.

Къ утру 25-го прояснилось, барометръ быстро началъ подниматься; мы спустили винтъ и пошли подъ парами.

26-го, въ 5 часовъ, пришли на якорь въ Гонъ-Конгъ. «Богатырь» былъ въ Абердинѣ въ докѣ, а «Новикъ» три дня до нашего прихода ушелъ въ Хакодате, гдѣ долженъ былъ ждать адмирала; 15-го іюня онъ выдержалъ здѣсь на якорѣ тайфунъ.

Первое, что бросилось намъ въ глаза въ Гонъ-Конгѣ, это узкія, вонючія улицы, полуголые китайцы съ бритыми головами, съ висящими до полу косами, придѣланными или наставленными шелкомъ; волосы у женщинъ стояли какими то гребнями, въ родѣ какъ у гренадерскихъ касокъ,

1-го августа снялись съ якоря съ гонъ-конгскаго рейда подъ парами.

7-го августа, въ 8 часовъ утра, зашли за углемъ въ Келунгъ, у сѣверозападнаго берега Формозы. Уголь недорогъ: за тоннъ мы платили по 5 долларовъ (на русскія деньги въ долларѣ 1 р. 33 к.), когда въ Гонъ-Конгѣ онъ стоилъ 18. Островъ Формоза большею частью скала; зелени, т. е. деревьевъ не очень много, но за то много разныхъ птицъ. Въ водѣ видѣли совершенно голубыя рыбки.

www.starieknigi.info

Въ 11 часовъ вечера снялись съ якоря и, получивъ попутный SW, вступили подъ паруса.

10-го, цѣлый день вѣтеръ дулъ тихій и 11-го окончательно заштилѣли и развели пары. Погода стояла осенняя, небо сѣрое и шелъ дождь; но все еще было жарко, не смотря на каждодневно увеличивающуюся широту. Недоходя миль 70 до Тсу-Симы, NO засвѣжѣлъ, принудивъ насъ зарифиться и прекратить пары.

15-го вѣтеръ стихъ и перешелъ къ SW, такъ что мы, такъ сказать, пролетѣли мимо Тсу-симы. Встрѣтили клиперъ «Наѣздникъ», спросили сигналомъ гдѣ адмиралъ, получили отвѣтъ, что въ Америкѣ.

Но вотъ и Сангарскій проливъ. Открылся мысъ Грейга, а за нимъ и слѣдующіе. Миль за 5 до входа въ бухту стемнѣло, да такъ, что пришлось, какъ говорится, идти ощупью. Хакодате расположенъ на полуостровѣ, обращенномъ во внутрь Сангарскаго пролива; этотъ то полуостровъ и образуетъ бухту, закрытую отъ всѣхъ вѣтровъ, кромѣ SO, который дуетъ съ перешейка. Въ декабрѣ и январѣ бываютъ очень сильные NW вѣтры; они разводятъ сильное волненіе въ бухтѣ, такъ что суда на рейдѣ держатся подъ парами. Отъ полуострова тянется отмель, ограниченная баканомъ; надо проходить, оставляя баканъ въ правой рукѣ. Все это было очень хорошо и легко исполнить днемъ, а не ночью. Мы продолжали идти малымъ ходомъ; огни судовъ начали открываться. Два огня, поднятые на гафелѣ, дали намъ знать, что и наши суда стоятъ на якорѣ. Мы бросили якорь; офицеры съ «Новика» пріѣхали къ намъ; отъ нихъ мы узнали, что адмиралъ въ С.-Франциско, а намъ оставилъ предписаніе идти въ Аянъ и на Шантарскіе острова для изслѣдованія вопроса о китобояхъ. Узнали еще, что тутъ былъ французскій корветъ, который надѣлалъ много шуму, а именно: одинъ изъ офицеровъ купилъ лошадь и когда корветъ уходилъ, хотѣлъ взять ее, но японцы не отдавали, потому что въ Японіи закономъ запрещенъ вывозъ лошадей. Тогда корветъ свезъ десантъ, силой взялъ лошадь, снялся съ якоря и ушелъ.

На другой день открылся городъ. Большая гора стояла передъ корветомъ; у подножія ея сбилось въ кучу множество японскихъ домиковъ. Вправо, повыше города, виднѣлось 5 или 6 европейскихъ домовъ; надъ однимъ изъ нихъ развѣвался русскій консульскій флагъ. Кое-гдѣ въ городѣ виднѣлась зелень и храмы. Выше его, по отлогости горы, въ видѣ арабески, раскинулась роща, казавшаяся издали небольшимъ бархатнымъ коврикомъ.

Въ 10 часовъ пріѣхали японскіе чиновники; ихъ было четверо.

www.starieknigi.info

Одинъ изъ нихъ, Сига, говорилъ очень хорошо по русски; они пріѣхали отъ губернатора поздравить насъ съ благополучнымъ прибытіемъ на рейдъ и привезли намъ рыбу и двѣ сотни огурцовъ. Ихъ пригласили въ каютъ-компанію и угощали виномъ, которое имъ очень нравится.

Улицы въ Хакодате не широки и такъ какъ городъ расположенъ на горѣ и у подножія ея, то мѣстами цѣлыя улицы не представляютъ ничего, кромѣ лѣстницы. Экипажей у японцевъ нѣтъ, все больше пѣшеходы, а иногда и верховые. Дома построены всѣ изъ досокъ, съ бумажными окнами. Внутренностьдома состоитъ изъ пола, покрытаго мягкими соломенными цыновками, посреди его вдѣланъ четырехугольный мѣдный ящикъ, набитый землею; на этой землѣ раскладывается огонь и на немъ японецъ въ своихъ миніятюрныхъ чашечкахъ варитъ себѣ почти безпрестанно пищу. Рѣдко, если войдешь въ домъ, увидишь японца, сидящаго не у очага: или онъ куритъ трубку, или жаритъ что нибудь, или просто сидитъ, посматривая на огонь. Внутреннія стѣны, отдѣляющія одну комнату отъ другой, суть тоненькія деревянныя рамки, оклеенныя легкою бѣлою японскою бумагой, пропускающей довольно свѣта для освѣщенія комнаты. Передъ нѣкоторыми домиками есть садики, гдѣ деревья искусственно уменьшены. Одежда японца состоитъ изъ халата, съ короткими, но широкими рукавами. Простой народъ по большей части носитъ синяго цвѣта, самой простой матеріи. Носятъ нѣсколько халатовъ, одинъ по верхъ другаго. Талія у мужчинъ стягивается нешрокимъ кушакомъ, а у женщинъ кушакомъ въ ладонь; вяжется онъ всегда бантомъ. Ноги обуты въ чулки; для большаго пальца особое помѣщеніе, въ родѣ того, какъ у нашихъ рукавицъ. Какъ халатъ, такъ и чулки, всегда почти синяго цвѣта. Сверху чулокъ надѣваютъ туфли соломенныя—въ сухую погоду, а въ мокрую скамеечки, т. е. такія же туфли, только съ деревянными подставками, чтобъ не марать ногу въ грязи. Туфли оставляютъ всегда при входѣ въ домъ и на полъ ступаетъ японецъ въ чулкахъ. Этою то мѣрою и поддерживается та чистота и опрятность, которая составляетъ отличительную черту японцевъ. Женщины въ Японіи одѣваются такъ, какъ и мужчины, съ тою только разницею, что онѣ стягиваютъ себѣ бедра, а потому не могутъ идти скоро, да еще головной уборъ нѣсколько иначе. У Японцевъ (кромѣ бонзъ и докторовъ) волосы выбриты по срединѣ головы; изъ остатковъ волосъ, остающихся по обѣимъ сторонамъ, дѣлается хвостикъ, густо напомаженный и лежащій посредине выбритаго мѣста. Женщины брѣютъ на темени четырехугольникъ, который впрочемъ очень трудно

www.starieknigi.info

замѣтить за густотой волосъ. Прическа ихъ вообще напоминаетъ громадныя куафюры, бывшія нѣкогда въ Европѣ и кажется входящія опять въ моду. Бонзы брѣютъ всю голову, а доктора ничего не брѣютъ, зачесываютъ волосы на макушку и дѣлаютъ хвостикъ. Японцы брѣютъ себѣ все лицо кромѣ бровей, а замужнія женщины брѣютъ брови и чернятъ зубы.

Религія въ Японіи имѣетъ два начала—будизмъ и ученіе Конфуція; но сектъ очень много: въ одномъ Хакодате считается до девяти сектъ; такъ, есть секта созерцателей, которые почти постоянно сидятъ въ храмѣ—секта очень строгая, запрещающая употребленіе мяса и проч. Есть секты болѣе снисходительныя; вообще религіозныхъ различій бездна, но правительство не гонитъ ни одну изъ сектъ и также не покровительствуетъ имъ. Японцы выбираютъ для храмовъ по большей части самыя живописныя мѣста. Войдя въ храмъ, вы видите по срединѣ какъ бы алтарь; позолоченный столъ со свѣчами, за этимъ столомъ сидятъ три идола; но надо замѣтить, черты лица у идоловъ не японскія, только узкія глаза, а то все такъ и кажется взято цѣликомъ отъ католиковъ; такъ напр. передъ входомъ въ храмъ стоитъ статуя, изображающая женщину съ младенцемъ на рукахъ; вокругъ головы женщины и младенца сіяніе; наконецъ, въ самомъ храмѣ идолы сидятъ, сложивши руки въ позѣ католическихъ священниковъ. Алтарь окруженъ оградою; передъ нимъ лежатъ три барабана, одинъ по срединѣ, а 2 по бокамъ; всѣ три изображаютъ чорта, и бонза поетъ, ударяя чорта въ голову, т. е. ударяя въ барабанъ; напѣвъ всегда почти одинъ и тотъ же. По бокамъ деревянной ограды стоятъ знамена въ родѣ хоругвей. Храмъ Шаміози, около котораго я жилъ, имѣлъ одинъ придѣлъ, тамъ за столомъ сидѣло четыре идола, вызолоченные, съ разноцвѣтными лицами—съ зеленымъ, желтымъ, краснымъ и розовымъ; полъ покрытъ циновками; фонари, огромныхъ размѣровъ, развѣшены по храму, а при входѣ стоитъ большой ящикъ съ рѣшеткой, куда народъ бросаетъ, входя въ храмъ, нѣсколько мелкихъ монетъ.

Я видѣлъ похороны японца; его посадили въ четырехугольный ящикъ на корточки; впереди такого гроба идутъ ребятишки и несутъ разныя вырѣзки изъ бумаги, насаженныя на палочки въ горшки; вырѣзки произвольныя, и потому японцы ихъ значительно варіируютъ; такъ я видѣлъ чашу, сдѣланную изъ бумаги и надѣтую на шестъ, полную нарѣзанныхъ лоскутковъ бумаги; японецъ, пройдя не много, останавливался, ударялъ шестомъ объ землю, при чемъ сыпалось нѣсколько бумажекъ, съ удовольствіемъ посматривалъ на окружающихъ и шелъ далѣе; мальчишки же идутъ, подпры-

www.starieknigi.info

гивая и шаля; вообще не видно никакого уваженія къ церемоніи. Сзади за покойникомъ идутъ бонзы, они почти всегда одѣты въ черные халаты изъ шелка или изъ крепа, съ цвѣтною накидкою на одномъ плечѣ и съ вѣеромъ въ рукѣ (даже и зимою), а за ними родня покойника, мужчины одѣты въ сѣрые халаты, а женщины съ бѣлыми покрывалами, а самыя близкія—во всемъ бѣломъ. Придя на дворъ церкви, процесія останавливается; изъ церкви выходятъ два бонзы съ тарелками и въ это время звонятъ; когда звонъ прекращается, покойника два раза обносятъ кругомъ двора между палочками, заранѣе поставленными, потомъ вносятъ въ храмъ и становятъ при входѣ. По срединѣ храма, въ лиловомъ халатѣ, съ серебрянымъ верхомъ, въ коническомъ серебрянномъ колпакѣ, съ бѣлымъ хвостомъ въ рукѣ, на креслѣ сидитъ старшій бонза; по обѣ стороны его стоятъ по три бонза, въ черныхъ халатахъ, съ разноцвѣтными накидками. Бонзы поютъ, старшій по временамъ встаетъ и помахиваетъ бѣлымъ хвостомъ, отгоняя этимъ отъ себя злаго духа; потомъ бонза съ правой стороны, выходитъ и обращаясь къ гробу, говоритъ что то; тоже самое дѣлаетъ бонза съ лѣвой стороны, а за нимъ и старшій бонза; этимъ и кончается церемонія. Мертвеца несутъ на кладбище и сжигаютъ; уголь собираютъ въ урну и ставятъ небольшой ящичекъ съ чашками риса, воды, свѣчъ и продолговатыхъ досчечекъ, на которыхъ написаны молитвы. Послѣ извѣстнаго срока ставятъ и памятникъ. Даже и послѣ смерти японецъ подлежитъ неизбѣжнымъ правиламъ: еслиумершій простой японецъ, то памятникъ плоскій камень съ надписью краснымъ или золотомъ; если бонза, то памятникъ съ шишкообразною вершиною и т. д. Передъ памятникомъ кладутъ цвѣты; богатые имѣютъ семейныя мѣста и тамъ сажаютъ деревца и цвѣты; у бѣдныхъ же около памятниковъ по обѣ стороны воткнуто двѣ бамбуковыя трубочки, въ которыхъ большею частью встрѣчаешь или полевые цвѣты или просто сучки отъ камелій.

Монета, которая болѣе всего въ ходу въ Японіи, это четырехугольная серебряная монета *ицибу*, 44 копѣйки. Ицибу стоитъ четыре маленькихъ монеты, называющихся *ишиа*. Кромѣ того, ицибу имѣетъ отъ 16 до 17 *темповъ*; такъ въ Нагасаки его считаютъ за 16, а въ Хакодате за 17 темповъ. Одинъ темпъ имѣетъ 100 *кашъ*. Дешевизна въ Японіи необыкновенная, такъ что за $2^1/_2$ ицибу японецъ можетъ имѣть въ мѣсяцъ: квартиру, рисъ, саки, рыбу и табакъ. Года 4 тому назадъ были въ ходу *кабаны*, золотыя оваль-

www.starieknigi.info

ныя монеты, выпущенныя по номинальной цѣнѣ за 4 бу, но въ дѣйствительности далеко превосходящія свою цѣнность. Японцы тогда еще не знали цѣны золота, такъ что голландцы, какъ пишетъ Зибольдъ, для обшивки судовъ требовали себѣ мѣди или золота. Европейскіе купцы начали тотчасъ же скупать кабаны и въ громадномъ количествѣ вывозить ихъ. Японское правительство тогда только узнало цѣну кабановъ и съ 4 бу они поднялись до 14; теперь кабаны очень рѣдко встрѣчаются. По трактату японское правительство обязано мѣнять европейское серебро, за японскую монету по вѣсу.

Прежнія *ичибу* или *бу*, которые были въ $1^1/_5$ раза болѣе настоящихъ, вывозились въ Китай; поэтому правительство уменьшило бу, такъ что изъ мексиканскаго доллара стало выходить не 3 бу, а нѣсколько больше, и такъ какъ купцы, не смотря на трактатъ, вывозили монету, то правительство перестало мѣнять купцамъ доллары на бу, оставивъ это право военнымъ судамъ и консуламъ и то съ нѣкоторымъ ограниченіемъ. Консулъ имѣетъ право мѣнять въ мѣсяцъ 1000 долларовъ, а суда по разсчету дней стоянки ихъ въ портахъ Японіи, полагая мѣнять на офицера въ день 3 доллара, а на матроса одинъ. Теперь доллары въ Нагасаки ходятъ за 2 бу 1 т. а въ Хокодатѣ, за $2^1/_2$ бу, были за $2^1/_4$ вообще повышаются и понижаются.

Жить въ Японіи впрочемъ не совсѣмъ пріятно. Японскіе чиновники по большей части смотрятъ на европейцевъ недружелюбно, предвидя уменьшеніе своей власти; этимъ, кажется, можно объяснить умерщвленіе нѣкоторыхъ европейцевъ въ Японіи.

Съ 1858 года наше консульство находится въ Хакодатѣ. Съ рейда оно одно только представляется какъ бы зданіе маленькаго города, городъ же, какъ будто деревушка, окружаетъ его. Госпиталь совсѣмъ уже оконченъ, церковь тоже. За всѣ постройки японцы сравнительно берутъ дорого и дѣлаютъ непрочно, штукатурка во многихъ мѣстахъ обвалилась. Около нашего консульства построенъ домъ, въ которомъ будетъ помѣщено англійское консульство. Кромѣ нашего консула и англійскаго, который въ тоже время французскій, португальскій и голандскій, въ Хокодатѣ живетъ американскій агентъ Райсъ, выдающій себя за консула, іезуитъ Мерме (Mermet) который въ тоже время секретарь французскаго консула, да нѣсколько агентовъ и купцовъ, которые быстро богатѣютъ. Такъ нѣ-

www.starieknigi.info

кто В...., пріѣхавшій изъ Америки прачкой у Р..., черезъ 4 года имѣлъ капиталъ въ 12000 долларовъ: кромѣ разныхъ оборотовъ, онъ занимался факторствомъ, и это онъ не одинъ; всѣ тутъ удваиваютъ, если не утраиваютъ свои капиталы. Изъ окрестностей, которыми Хакодате не очень богато, три болѣе замѣчательны: Петергофъ, Камида и сѣрный ключъ. Первое, садъ противъ чайнаго дома; здѣсь можно поѣсть лѣтомъ винограду, жареныхъ каштановъ, и выпить японскаго чая съ кастеро—это хлѣбъ, сдѣланный изъ яицъ и рисовой муки, очень вкусный, японцы научились его дѣлать отъ португальцевъ, у нихъ онъ называется castilla, но такъ какъ въ японскомъ языкѣ нѣтъ буквы l, то вмѣсто ея японцы произносятъ r и отсюда названіе castera. Противъ дома небольшой садикъ съ прудомъ; черезъ прудъ мостикъ; въ водѣ цвѣтутъ тюльпаны; а чтобы подъѣхать къ дому и выѣхать оттуда, надо проѣзжать небольшими аллеями, съ канавками по обѣимъ сторонамъ. Говорятъ, графъ Муравьевъ Амурскій пилъ тутъ чай и далъ названіе этому мѣсту Петергофъ, которое за нимъ и утвердилось.

Камида, деревня на небольшой рѣчкѣ, отъ которой она и получила свое названіе; тамъ стоитъ наша баня, да два или три сарая; впрочемъ, теперь все это требуетъ поправки. Всякій русскій офицеръ, бывшій въ Хакодатѣ, навѣрное знаетъ м-мъ Уткину, которая содержитъ чайный домъ; тамъ можно достать тоже самое, что и въ Петергофѣ. Названіе Уткиной ей дано нашими офицерами, говорятъ за то, что она на первыя русскія суда привозила утокъ; на сколько это справедливо, незнаю. Теперь даже иностранцы и она сама величаетъ себя Уткиной. Сѣрный ключъ отъ города верстахъ въ 10-ти; дорога идетъ по полю, потомъ вдоль берега Сангарскаго пролива. Деревушка, гдѣ находится ключъ, лежитъ въ лощинѣ, такъ что ея не видать, пока не начнешь спускаться съ горы. Деревня окружена зеленью и стоитъ при рѣкѣ; въ 10-ти шагахъ отъ нея бьетъ изъ подъ земли теплый сѣрный ключъ. Надъ нимъ устроенъ домъ, куда впускаютъ желающихъ купаться даромъ; у самаго выхода ключа устроенъ басейнъ, въ родѣ кадки; съ боковъ ея идутъ скамейки, на полфута покрытыя водою, такъ что сидишь на скамейкѣ, а ноги у ключа. Зимой температура воды 25° по Реомюру. Жаль, что помѣщеніе около ключа сдѣлано довольно тѣсно; впрочемъ, пѣнять нельзя, потому что купанье даровое. Я ѣздилъ въ

www.starieknigi.info

Петергофъ и въ Камиду верхомъ, заплативъ хозяину гостиницы 4 бу; но это дорого: у констебля англійскаго консула можно имѣть лошадь за 3 бу въ день; но если стоять долго въ Хакодате, то выгоднѣе купить лошадь, это будетъ стоить 30 бу, да кормъ 12; послѣ можно ее продать.

К. Зеленой.

(*Продолж. впредь*).

www.starieknigi.info

ОБЪ ИЗСЛѢДОВАНІИ

СѢВЕРНАГО ПОЛЯРНАГО ПОЯСА.

На обыкновенномъ вечернемъ собраніи королевскаго географическаго общества, въ Лондонѣ, 23 января 1865 года, гдѣ присутствовало большое число членовъ общества и ихъ друзей, предметомъ обсужденія было: изложеніе объ изслѣдованіи сѣвернаго полярнаго пояса капитаномъ Шерардомъ Осборномъ. Въ числѣ присутствовавшихъ находились: графъ парижскій, графъ Strzelecki, графъ Donoughmore, графъ Sheffield; лорды: Dufferin, Colchester, сэръ John Dalrymple Hay, Bart, адмиралъ C. R. Drinkwater Bethune, сэръ Henry Rawlinson, сэръ Charles Nicholson, Bart, адмиралъ Fanshawe, сэръ F. W. Nicolson, Bart, A. Cochrane, G. A. Bedford, E. A. Porcher, John Barrow, John Lubock (президентъ этнографическаго общества), John Crawfurd, F. Galton, W. Spottiswoode, и слѣдующія лица, принимавшія участіе въ арктическихъ экспедиціяхъ, генералъ Sabine (президентъ королевскаго общества), адмиралы: сэръ Edward Belcher, R. Collinson, капитаны: G. H. Richards (гидрографъ адмиралтейства), Inglefield, R. J. Hamilton, W. W. May, Aldrich, J. E. Davis, Allen Young, Dr. Rae, Dr. Domville, Dr. Donnet, Clements R. Markham, Mr. Dean, и другіе.

По окончаніи обыкновенныхъ занятій, капитанъ Шерардъ Осборнъ прочиталъ слѣдующее: Всякое арктическое открытіе, хотя еще и не совершенно изслѣдованное, должно, по моему мнѣнію, обратить на себя вниманіе истинныхъ любителей географіи и физическихъ наукъ и тѣмъ болѣе вниманіе общества, которое, при настоящемъ своемъ благоденствіи, хранитъ съ недавнято времени одинъ глубокій интересъ, касающійся до всѣхъ слоевъ общества; этотъ интересъ заключается въ разрѣшеніи задачи сообщенія между Тихимъ

www.starieknigi.info

и Атлантическимъ океанами и возбуждаетъ всемірную симпатію къ благородному самопожертвованію, посредствомъ котораго разрѣшена эта тайна.

Поэтому я считаю неумѣстнымъ произносить передъ гг. членами географическаго общества рѣчь въ защиту совершенной исполнительности изслѣдованія пустаго пространства вокругъ нашего сѣвернаго полюса и нахожу излишнимъ высказывать объ этомъ мое личное мнѣніе и мнѣніе моихъ товарищей,—изслѣдователей арктическихъ странъ,—непринадлежащихъ къ новой школѣ людей, которыхъ девизъ: покой и довольство. Если вы имъ предложите отправиться въ арктическія страны, или противъ непріятеля, то они будутъ колебаться, потому что у земли King Williams погибъ Франклинъ, а при Трафальгарѣ палъ Нельсонъ.

Еще въ 1818 году только открытія Бафина и Беринга, съ означеніемъ точками устья рѣкъ Mackenzie и Hearn, составляли всѣ наши свѣдѣнія о странномъ лабиринтѣ земель и водъ, которыя теперь съ точностью опредѣлены на нашихъ картахъ арктическаго пояса. Всѣ эти мѣста были посѣщены путешественниками и моряками въ тридцатыхъ годахъ; слѣдуетъ, однако, замѣтить, что они не постоянно плавали на хорошо снабженныхъ судахъ, быстро переплывающихъ отъ одной точки въ другую, но по преимуществу терпѣливо ходили пѣшкомъ и плавали вдоль береговъ въ открытыхъ лодкахъ, вокругъ каждой бухты и фіорда. Сэръ Леопольдъ М'Клинтокъ говорилъ королевскому обществу въ Дублинѣ, что однѣ пѣшеходныя путешествія, предпринятыя для отысканія Франклина, доходили до 40 000 миль. Однако, въ продолженіе этихъ тридцати шести лѣтъ, замѣчательныхъ предпріятіями на различныхъ судахъ, лодкахъ и на саняхъ, Англія потеряла изъ сорока двухъ послѣдовательныхъ экспедицій только одну и 128 человѣкъ; изъ числа же ста санныхъ поѣздовъ, которые постоянно предпринимались въ арктическомъ кругѣ, ни одинъ не погибъ. Покажите мнѣ одинаковое число географическихъ открытій или такой же трудный подвигъ въ исторіи, съ меньшимъ числомъ человѣческихъ жертвъ, и тогда я соглашусь, что въ арктическихъ изслѣдованіяхъ ихъ принесено болѣе, чѣмъ слѣдуетъ. Тѣ, которые утверждаютъ, что наши работы и изслѣдованія умножили только на нѣсколько миль безполезныя береговыя линіи, означенныя на нашихъ картахъ, сравнили бы лучше наши теперешнія свѣдѣнія объ арктическихъ явленіяхъ съ теоріями ученыхъ и замѣчательныхъ людей прошлаго столѣтія. Они бы сравнили наши познанія 1864 года съ познаніями 1800 года о естественной исторіи, метеорологіи, кли-

www.starieknigi.info

матѣ и вѣтрахъ арктическихъ странъ. Не слѣдуетъ также забывать, что тамъ именно мы и нашли нить (до сихъ поръ еще не распутанную) законовъ тѣхъ таинственныхъ потоковъ, которые текутъ черезъ пустыни океана, подобно двумъ могучимъ рѣкамъ теплаго и холоднаго теченія; что тамъ въ Boothia оба Росса первые достигли магнитнаго полюса, этой таинственной точки, вокругъ которой обращается морской компасъ на одной сторонѣ сѣвернаго полушарія, и пусть свѣтъ рѣшитъ умножили-ли многочисленныя наблюденія,—собранныя нашими изслѣдователями на всѣхъ сторонахъ этого магнитнаго полюса,—число свѣдѣній о законахъ магнитныхъ склоненій и наклоненій. Должно также помнить, какъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ происходилъ серьезный споръ о томъ, можетъ ли перенести человѣкъ суровость и темноту полярной зимы и какъ мы недавно только открыли, что провидѣніе населило эту страну до крайней широты, теперь нами достигнутой, и что животныя, которыми питаются аборигены, живутъ тамъ лѣто и зиму. Все вышесказанное и многое невысказанное должно было вкорениться въ умы тѣхъ циниковъ, которые желали бы увѣрить васъ, что всѣ наши труды были тщетны, и я утверждаю съ адмираломъ Бичи, что каждое путешествіе на сѣверъ способствовало къ разъясненію тьмы, которая прежде окружала географію и всѣ явленія арктическихъ странъ. До этихъ путешествій тамъ все было мракъ и ужасъ, все за Нордъ-Капомъ пусто; но съ тѣхъ поръ, каждое послѣдовательное путешествіе уничтожало какой нибудь мрачный предразсудокъ, выдвигало въ свѣтъ новое явленіе и способствовало къ разширенію человѣческихъ познаній. Я не буду говорить о личныхъ трудахъ и опасностяхъ, которымъ подвергаются въ этихъ путешествіяхъ; они легко могутъ быть сочтены въ страховомъ обществѣ въ Лондонѣ, а лишенія лучше всего оцѣняются тѣми людьми, которые ѣздили въ саняхъ по безплодной почвѣ 76° N широты и не чувствуютъ отвращенія при воспоминаніяхъ объ отмороженныхъ пальцахъ и голодныхъ дняхъ. Люди не идутъ добровольно на смерть и страданія отъ голоду; а я могу только утверждать, что арктическая служба такъ популярна между нашими матросами, что часто меня спрашиваютъ мои старые корабельные сослуживцы: «Не отправимся ли мы опять въ тѣ страны? Не забудьте, что я нахожусь въ числѣ волонтеровъ.» Притомъ фактически можно доказать, что въ теченіе послѣднихъ четырехъ лѣтъ на службѣ въ Китаѣ и на берегахъ Африки число матросовъ, умершихъ отъ болѣзней и брошенныхъ на съѣденіе акуламъ, было болѣе, нежели въ продолженіе тридцати лѣтъ погибло на службѣ въ арктическихъ странахъ; это

www.starieknigi.info

извѣстно и нашимъ морякамъ офицерамъ. Опасности изслѣдованій на сѣверѣ сходны съ подобными предпріятіями во всѣхъ неизвѣстныхъ странахъ. Спикъ и Грантъ, разыскивая истоки Нила, Буртонъ въ Хararѣ, Фримонтъ въ Сіерѣ Невадѣ, Левингстонъ въ Замбезѣ или Бурке и Уильсъ въ голодныхъ пустыняхъ центральной Австраліи, испытали каждый минуты такой же большой опасности, какую претерпѣвалъ Кэне въ Smith Sound'ѣ или М'Клюръ въ Banks's Land.

Поэтому, безъ малѣйшаго вступленія, я начну обсужденіе тѣхъ частей предмета, которыя болѣе всего достойны нашего вниманія.

Во первыхъ, въ какомъ направленіи должно быть предпринято полярное изслѣдованіе, которое бы подвергалось меньшей опасности и имѣло бы болѣе вѣроятія на успѣхъ; во-вторыхъ, какимъ способомъ должно быть исполнено это изслѣдованіе и какіе произойдутъ отъ этого научные выводы.

Передъ нами лежитъ полярная карта. Означимъ самыя ближайшія точки отъ полюса, намъ извѣстныя—оконечности Шпицбергена и сѣверной Гренландіи. Обратимся прежде къ Шпицбергену. Haklynt Head находится въ разстояніи около 600 миль отъ полюса: въ прошломъ столѣтіи ловля китовъ происходила около этого мыса, и всѣ старые рыболовы утверждаютъ, что часто море не было покрыто льдомъ еще на сто миль далѣе къ сѣверу. Это доказываетъ, что парусныя суда находились въ этомъ направленіи въ 500 миляхъ отъ полюса. Для подтвержденія свѣдѣній, собранныхъ людьми, болѣе меня убѣжденными въ существованіи открытаго моря около полюса, по причинѣ дѣйствія теплаго теченія (гольфъ-стрима), я прилагаю таблицу, составленную моимъ добрымъ другомъ Mr. Markham изъ данныхъ, представленныхъ кор. обществу полковникомъ Beaufoy и другими. Тамъ вы найдете, что старые отважные датскіе моряки и англійскіе шкипера утверждали, что будто бы нѣкоторые доходили на сѣверъ до 88°, многіе до 83°, а еще большее число до 82° N шир.; дѣйствительно, одинъ старый матросъ объявилъ гидрографу временъ блаженной памяти Карла II, что «онъ плавалъ въ двухъ градусахъ по ту сторону полюса»; однако, должно замѣтить, что это было сказано въ мечтательномъ Амстердамѣ, за кружкой крѣпкаго голландскаго пива.

Я очень доволенъ, что могу указать мѣсто, достигнутое покойнымъ сэромъ Э. Парри, въ экспедиціи, предпринятой имъ на лодкѣ изъ Шпицбергена въ 1827 году. Онъ находился на плавающемъ ледяномъ морѣ въ ночь на 22 іюня 1827 года, въ широтѣ 82° 45′ N, ровно въ 435 морскихъ миляхъ отъ полюса. Онъ

www.starieknigi.info

былъ принужденъ оставить всѣ усилія къ достиженію предпринятой имъ цѣли только потому, что его команда не могла съ такою скоростью и силой тащить свою лодку къ сѣверу, съ какою несло ледъ къ югу. Арктическое лѣто было въ самомъ разгарѣ и всѣ ледяныя массы были въ движеніи. Опыты послѣднихъ двадцати годовъ показываютъ намъ, что Парри долженъ бы былъ предпринять подобное путешествіе не въ іюнѣ, а перезимовавъ въ Шпицбергенѣ, отправиться на сѣверъ въ февралѣ; притомъ, въ настоящее время санное снаряженіе доведено до такого совершенства, что тяжесть, которую пришлось бы тащить людямъ, была бы несравненно менѣе чувствительна, не смотря на то, что провіантомъ можно запастись не по прежнему на нѣсколько недѣль, а на цѣлые мѣсяцы.

Множество возраженій возникаетъ противъ всѣхъ усилій достигнуть полюса отъ Шпицбергена въ саняхъ. Вѣроятно мнѣ замѣтятъ, что не существуетъ еще на его меридіанѣ и на сѣверъ отъ острова ни одной извѣстной страны, слѣдовательно, никакого постояннаго мѣста для склада провизіи, между тѣмъ какъ въ Smith Sound'ѣ есть мѣсто отплытія на 20 миль ближе къ полюсу и есть много данныхъ (что будетъ доказано далѣе) для предположенія о существованіи твердой земли или острововъ еще далѣе на меридіанѣ американскаго и гренландскаго материковъ,—обстоятельства, несуществующаго для Шпицбергена. Напримѣръ, приливъ, который достигаетъ Шпицбергена съ сѣвера, не приноситъ съ собою ледяныхъ горъ. Это обстоятельство свидѣтельствуетъ намъ, что на этомъ меридіанѣ не существуетъ никакихъ обширныхъ земель, потому что ледяныя горы—созданія земли, происходящія отъ ледниковъ, а не отъ моря, между тѣмъ какъ Smith Sound изобилуетъ ими и Докторъ Кэне замѣтилъ, что ледники, по мѣрѣ приближенія къ сѣверу, увеличивались, а не уменьшались въ объемѣ, чего, конечно, не могло бы быть, если бы земля вдругъ обрывисто оканчивалась возлѣ Humboldt Glacier въ 80° N широты.

Эти огромныя накопленія снѣга и свѣжей ледяной воды, образующія великолѣпное зданіе ледяныхъ горъ, свидѣтельствуютъ намъ о существованіи обширныхъ странъ, покрытыхъ высокими горами и глубокими долинами, сохраняющими въ себѣ многолѣтніе снѣга и влажность; это самое подаетъ надежду на продолженіе замерзшаго морскаго берега, что только и нужно нашимъ изслѣдователямъ для безопаснаго достиженія полюса. Поэтому я предпочитаю направленіе отъ Гренландіи, а не отъ Шпицбергена. Между тѣмъ, изъ этого не слѣдуетъ заключать, что изслѣдователь по направленію отъ Шпицбергена или Новой земли не получитъ своей доли вознагра-

www.starieknigi.info

жденія, потому что тамъ много можно увидѣть и сдѣлать полезнаго въ научныхъ изслѣдованіяхъ. Мало по малу предразсудки арктическаго плаванія должны разсѣяться. Сочиненія: «Крейсерство въ большихъ широтахъ» (A Cruise in High Latitudes) и «Сезонъ, проведенный съ моржами» (A Season among the Walruses) даютъ намъ смѣлость думать, что если, туда, куда не колеблясь, для одного только удовольствія, отправлялись на яхтахъ и гдѣ бѣдные норвежскіе рыболовы ежегодно плавали почти въ открытыхъ лодкахъ для пріобрѣтенія шкуръ, костей, драгоцѣнной печени арктическихъ акулъ, изъ которой добывается «чистое рыбноченковое масло»,—туда, можетъ быть, рѣшатся положить свой путь и любители науки для увеличенія нашихъ познаній о законахъ электричества, свѣта, магнетизма, температуры и вѣтровъ.

Обратимся теперь отъ Шпицбергена къ Гренландіи. Въ 1853 году мой погибшій другъ г. Кэне вступилъ въ Smith Sound въ началѣ Баффинова залива, на своемъ маленькомъ бригѣ *Advance*. Въ это время я служилъ съ капитаномъ Ричардсомъ,—теперешнимъ морскимъ гидрографомъ,—въ экспедиціи въ Велингтоновомъ каналѣ подъ начальствомъ сэра Э. Бельчера. Kellett и Melbictock находились въ Barrows Straits, Meclure только что достигъ водъ Атлантическаго океана изъ Тихаго океана, Collison и Rae были въ землѣ Victoria и Boothia, а Inglefield только что совершилъ одно изъ своихъ лѣтнихъ плаваній къ Beechey Island. Въ то время въ арктическихъ моряхъ находилось не менѣе четырехъ сотъ британскихъ подданныхъ. Всѣ наши суда были отлично снабжены, команда имѣла достаточно удобствъ къ жизни, потому что намъ предоставлены были отъ правительства денежныя средства и большой флотъ. Экспедиція же д-ра Кэне была устроена щедротами и благороднымъ побужденіемъ нѣсколькихъ частныхъ лицъ, и должно откровенно сознаться, что въ наше время ни одинъ мореплаватель не отправлялся во льды такъ худо приготовленный къ встрѣчѣ полярной зимы. Удивительно какъ онъ могъ еще возвратиться, чтобы разсказать о своихъ страданіяхъ, имѣя съ собою только 17 спутниковъ,—изъ которыхъ двое оказались бунтовщиками,—одинокое судно безъ паровой силы и порядочнаго саннаго снаряженія; совершенный недостатокъ свѣжаго мяса, овощей и запасъ угля, достаточный только на двѣнадцатимѣсячное топливо. Его испытанія могутъ только сравниться съ подобными же страданіями, испытанными мореплавателемъ Джемсомъ два столѣтія тому назадъ въ Гудзоновомъ заливѣ. Сохрани Богъ придавать слишкомъ большое значеніе словамъ добродушныхъ американцевъ, которые, благородно сочувствуя намъ,

www.starieknigi.info

сказали: «мы тоже хотимъ способствовать арктическому предпріятію»; энтузіазмъ и великая отвага, безъ должнаго познанія и снаряженія, должны въ подобнаго рода предпріятіи неминуемо вести за собою тѣ страданія, которымъ подвергались докторъ Кэне и его спутники; это именно и объясняетъ, почему въ то время, когда наши матросы, бывшіе въ гораздо дальнѣйшихъ мѣстахъ, нежели тѣ, гдѣ обитаютъ эскимосы, толстѣли и дѣлались разборчивыми въ пищѣ, бѣдные спутники Кэне должны были ѣсть сырое мясо животныхъ, чтобы избѣгнуть цынготной смерти, отъ испорченной пищи и соленаго мяса. Этого достаточно, чтобы опровергнуть возраженія тѣхъ, которые ссылаются на потрясающій разсказъ д-ра Кэне, съ тѣмъ, чтобы отвратить насъ отъ арктическихъ изслѣдованій, и могу прибавить, что я достовѣрно знаю, что этотъ отважный человѣкъ описывалъ трогательные эпизоды своихъ путешествій, вовсе не съ намѣреніемъ отвратить насъ отъ важныхъ предпріятій, но для того именно, чтобы предостеречь насъ отъ ошибокъ, которыхъ бы мы могли избѣгнуть и доказать какъ смѣло могутъ быть перенесены самыя ужасныя страданія для достиженія великой цѣли.

Бригъ *Advance* вошелъ въ Smith Sound, но отправясь по арктическому правилу, придерживаясь восточнаго или подвѣтреннаго берега, вмѣсто западнаго или навѣтреннаго берега, онъ былъ скоро опрокинутъ и выброшенъ на шестьдесятъ миль далѣе въ бухту, изъ которой онъ никогда болѣе не выходилъ.

Весною 1854 года дальнѣйшія изслѣдованія были сдѣланы около 160 миль гренландскаго берега, а западная сторона была видна на еще большее протяженіе. Крайняя точка Гренландіи, названная г. Мортономъ, единственнымъ человѣкомъ, посѣтившимъ ее, мысомъ Конституціи, находилась сверхъ огромной косы большаго ледника. Вода у подножія скалъ помѣшала отважному моряку обогнуть мысъ, онъ не могъ взлѣзть на скалу, потому что она была слишкомъ крута; поэтому никому изъ насъ неизвѣстно, что находится за мысомъ Конституціи. Кэне предполагалъ, что имъ оканчивается Гренландія. Я совершенно отвергаю такое быстрое заключеніе, потому что не могу представить себѣ, чтобы подобный ледникъ, какъ ледникъ Гумбольдта, повергающій сотни ледяныхъ горъ въ воды Smith Sound'a, какъ сообщаетъ намъ Кэне, могъ бы существовать безъ другаго близлежащаго огромнаго ледника, простирающагося на большое пространство; и это порождаетъ во мнѣ мнѣніе о протяженіи гренландскаго берега, тѣмъ болѣе, что, по словамъ Мортона, земля продолжалась по ту сторону косы такъ далеко, какъ онъ могъ видѣть.

www.starieknigi.info

Карабкаясь по поверхности мыса Конституціи на высоту отъ 300 до 500 футъ, г. Мортонъ не видѣлъ льдовъ по направленію къ западу; но я не придаю большой важности этимъ наблюденіямъ, потому что мнѣ самому никогда не случалось видѣть, съ какой бы то ни было высоты, плавающіе льды на разстояніи больше 12 миль; но онъ видѣлъ землю къ сѣверу, ясный, но изрѣзанный берегъ, по его предположенію, покрытый рядомъ горъ, удаляющихся во внутрь страны. Эта земля названа Гринелевой землею.

Англійскіе и американскіе гидрографы ведутъ споръ объ опредѣленіи широты мыса Конституціи и мыса Парри, двухъ крайнихъ точекъ, открытыхъ докторомъ Кэне. Я вполнѣ увѣренъ, что американское вычисленіе окажется вѣрнымъ. Мысъ Конституціи будетъ тогда находиться въ 81° 22′ N, а точка земли, замѣтная на западномъ берегу, около 82° 30′ N, или ровно въ 450 миляхъ отъ нашего полюса, въ такомъ же разстояніи, какое отдѣляетъ Land's End отъ Balmoral.

Но для обсужденія предмета съ самой невыгодной стороны я согласенъ даже принять за крайнія точки тѣ, которыхъ достигали адмиралъ Collison, капитанъ George и Mr. Arrowsmith. Они помѣщаютъ мысъ Конституціи въ широтѣ 80° 56′ N и вѣрятъ въ видѣнія Мортона на 60 миль, опредѣляя широту мыса Parry только въ 81° 56′ или въ разстояніи 484 миль отъ полюса. Я принимаю это разстояніе за то, о которомъ мы намѣрены теперь разсуждать, и указываю на мысъ и Гринелеву землю, какъ представляющіе совершенную возможность достиженія полюса. Мысъ Parry, какъ видите, есть опредѣленная точка, находящаяся болѣе полутора градуса ближе къ полюсу, чѣмъ Hakluyt Head на Шпицбергенѣ, и потому самая удобная точка отплытія на изслѣдованіе обширнаго неизвѣстнаго пространства, лежащаго передъ нами.

Разстояніе отъ мыса Parry до полюса и обратно ровно 968 миль; такое пространство многократно было пройдено нашими арктическими санями и лодочными партіями съ 1850 г., но оно гораздо менѣе того, которое пройдено нами впослѣдствіи, о чемъ я сейчасъ и буду говорить.

Исключая близости къ полюсу, есть еще другія условія, которыя заставляютъ насъ обратить вниманіе на этотъ путь. Вы навѣрно помните, что у мыса Конституціи рано лѣтомъ нашли значительное пространство воды. Новѣйшія изслѣдованія подтверждаютъ намъ что это открытіе не рѣдкость. Д-ръ Кэне предполагаетъ, что вода занимаетъ очень большое пространство; но такъ какъ я имѣю право быть скептикомъ въ этомъ отношеніи и такъ какъ полюсъ нахо-

www.starieknigi.info

дится внѣ нашего достиженія, какъ не была велика или мала Polynia Kane, я не буду защищать удобства, представляемаго открытой водой лодочному плаванію. Пусть будущій изслѣдователь привѣтствуетъ свободную воду, если она существуетъ вдоль береговъ Гринеллевой земли; если же ея не окажется, пусть онъ удовольствуется изобиліемъ льда и молитъ Бога, чтобы материкъ и близлежащіе острова находились бы на 87 параллели. Послѣднее мнѣ кажется гораздо вѣроятнѣе, нежели предположеніе о существованіи открытаго моря вокругъ нашего арктическаго полюса.

Но Polynia Kane видимо существуетъ тамъ, гдѣ находится большее изобиліе животной и растительной жизни, чѣмъ то, какое мы замѣтили около полыній въ Regent's Inlet, Wellington Channel или Lancaster Sound. Для будущихъ изслѣдователей Smith Sound'a возможность разнообразить свою пищу мясомъ оленей, медвѣдей, тюленей или дикихъ птицъ служитъ важной рекомендаціей этому пути.

Около этого меридіана мы тоже находимъ людей, существующихъ въ высшей широтѣ, нежели на другомъ извѣстномъ протяженіи. Во время своего путешествія въ 1818 г. Джонъ Россъ открылъ впервые, въ широтѣ 75° 35′ N, въ долготѣ 65° 32′ W племя арктическихъ дикарей. Россъ назвалъ эту уединенную горсть большой эскимоской расы именемъ «арктическихъ горцевъ» (Arctic Highlanders). Черезъ своего переводчика онъ узналъ, что ихъ племя жило на сѣверѣ отъ большаго ледника Мельвильскаго залива. Этою преградою они совершенно были отдѣлены отъ остальнаго міра и не имѣли никакого понятія о томъ, что въ немъ происходило; когда Россъ сказалъ имъ, что его судно пришло съ юга, они возвразили: «не правда, на югѣ нѣтъ ничего кромѣ льда!» Впослѣдствіи арктическія экспедиціи и китобойныя суда, имѣвшія сношеніе съ этими дикарями, на столько примирили ихъ съ европейцами, что вмѣсто того, чтобы угрожать имъ смертію, какъ это было въ 1818 г. съ Россомъ, они въ 1854 г. положительно спасли д-ра Кэне и его спутниковъ отъ голодной смерти и охотно раздѣляли свою пищу и жилище съ бѣдными матросами. Объ этой отдаленной группѣ человѣческой семьи Кэнэ сообщилъ намъ очень интересный разсказъ. Не имѣя лодокъ, не зная даже какъ построить ихъ изъ костей и шкуры тюленей, подобно какъ это дѣлаютъ другіе эскимосы, боясь перейти два большія ледяныя теченія Melville и Humboldt, эти бѣдныя созданія живутъ около гренландскаго ледника, который простирается до 600 миль по протяженію берега; они даже не могутъ углубиться во внутрь страны, потому что тамъ, по ихъ понятію, находится «Sermik Soak» или большая ледяная стѣна!

www.starieknigi.info

Не имѣя ни одного куска дерева, кромѣ изрѣдка выбрасываемыхъ на берегъ обломковъ послѣ кораблекрушенія, арктическій горецъ принужденъ употреблять одни только кости для постройки саней и оружія. Послѣднее состоитъ просто изъ ножа, гарпуна и копья, сдѣланныхъ изъ костей, соединенныхъ между собою желѣзнымъ гвоздемъ или остріемъ, искусно обдѣланнымъ изъ метеорическаго желѣза, находимаго въ странѣ, или изъ обломковъ желѣзныхъ обручей на боченкахъ, выбрасываемыхъ на берегъ съ потерпѣвшихъ крушеніе китобойныхъ судовъ. Не имѣя ни стрѣлъ, ни лука, они не могутъ убивать оленей, которые спокойно бродятъ по безплодному нагорью у подошвы ледниковъ; искусство рыболовства также неизвѣстно тамошнимъ жителямъ, потому что Кэне видѣлъ озера полныя семги, которую не умѣетъ поймать арктическій горецъ. Своимъ копьемъ и гарпуномъ онъ однако убиваетъ медвѣдей, тюленей сильнаго моржа, а въ лѣтнее время ловитъ сѣтями огромное количество маленькихъ пингвиновъ,—эту вкусную птицу, хорошо знакомую каждому, кто посѣщалъ «Crimson Cliffs of Beverly», какъ Россъ поэтически назвалъ этотъ уголокъ. Арктическіе горцы питаются мясомъ морскихъ животныхъ, и потому жизнь ихъ во всѣ времена года находится въ зависимости отъ сломаннаго льда и чистой воды около берега. Безъ этого они бы всѣ погибли въ одну зиму. Но благодѣтельное провидѣніе такъ устроило, что отъ дѣйствія океанскаго теченія и уничтоженія ледяныхъ полей огромными массами льда, падающими на нихъ съ ледниковъ, даже въ глубокую полярную зиму можно всегда найдти «сѣверную воду» (North Water), а въ ней китовъ и медвѣдей. Земля, какъ я уже сказалъ, не приноситъ этимъ арктическимъ рыболовамъ никакой животной пищи; также не могу я представить ни одного случая, когда бы они попробовали какую бы нибудь зелень, траву или ягоду, выросшую на берегу; объ овощахъ и хлѣбныхъ растеніяхъ они, конечно, не имѣютъ никакого понятія, и я не знаю на земной поверхности другаго народа, который бы такъ исключительно питался однимъ мясомъ. Кэне говоритъ, что вслѣдствіе этого племя арктическихъ горцевъ должно принадлежать къ уничтожающейся расѣ. Я не нахожу для этого достаточныхъ доказательствъ, хотя, безъ сомнѣнія, подобно всѣмъ дикимъ расамъ, они обречены исчезнуть или соединиться, слиться съ другими расами высшей организаціи. Гдѣ Россъ нашелъ арктическихъ горцевъ въ 1818 г., тамъ они существуютъ и въ 1864 г., и отъ частыхъ сношеній съ европейцами скорѣе усовершенствовались, нежели испортились. Всѣ, видѣвшіе ихъ путешественники, въ томъ числѣ и самъ я, находятъ ихъ хорошо сло-

www.starieknigi.info

женными, добродушными, съ широкой грудью, грубымъ голосомъ и веселымъ характеромъ. Готовые вонзить свой гарпунъ въ озлобленаго моржа и съ линемъ въ рукахъ бороться противъ смерти на слабомъ льдѣ, или съ помощію своихъ собакъ вогнать въ бухту полярнаго медвѣдя и напасть на него съ копьемъ и ножемъ, эти бѣдные дикари доказали, однако, своимъ сочувствіемъ къ страданіямъ не всегда разумной команды Advance, что они не были лишены благороднѣйшихъ качествъ человѣческой природы. Ихъ добродушныя женщины были нѣжны и чувствительны, по своему, потому что не каждая европейская мать позволитъ взять своего славнаго, теплаго ребенка, чтобы сдѣлать изъ него мягкую подушку для усталаго путешественника, что, однако, дѣлали женщины Etah; а дѣвицы Smith Sound'a были достаточно красивы, чтобъ побѣдить сердца нѣкоторыхъ людей, находящихся на Advance. Не одинъ слышанный мною разсказъ о маленькихъ скандалахъ заставляетъ меня предполагать, что, не смотря на борьбу за существованіе въ 8° N, неумытыя, одѣтыя въ шкуру тюленей, красавицы Murchinson Sound'a имѣютъ свою долю кокетства, также какъ ихъ сестры въ лучшей одеждѣ и болѣе южныхъ климатахъ. Одно свойство природы сродняетъ весь свѣтъ, и я не знаю ничего смѣшнѣе во всѣхъ арктическихъ похожденіяхъ, какъ разсказа о томъ, какъ Кэне направлялся къ югу, чтобы найдти своего вѣрнаго охотника Ганса, добровольно покинувшаго его и превратившагося въ арктическаго горца изъ любви къ хорошенькой дочкѣ Shanghu's, которая нѣжно ухаживала за нимъ, когда онъ пострадалъ во время охоты на моржей. Бѣгство влюбленной пары на костяныхъ саняхъ, везомыхъ дикими собаками, достойно вниманія, какъ арктическая любовная сцена; но къ несчастью Гансъ былъ женатъ: «бѣдный Гансъ! патетически замѣчаетъ д-ръ Кэне. Я же говорю: бѣдная Miss Shanghu!»

Я не безъ цѣли затронулъ обычаи арктическихъ горцевъ, стараясь показать вамъ, что хотя они исключительно питаются мясомъ, однакоже во всѣхъ другихъ отношеніяхъ похожи на насъ; это подтверждается и тѣмъ, что жители Smith Sound'a оказали помощь европейцамъ и готовы снова сдѣлать тоже самое, а болѣе всего ихъ существованіе есть неоспоримое доказательство извѣстной суммы животной жизни, которую мы находимъ въ этой широтѣ въ продолженіе всѣхъ временъ года.

Кэне говоритъ, что арктическіе друзья не хотѣли везти его за ледникъ Гумбольдта и казалось не имѣли никакого понятія о странахъ, лежащихъ къ сѣверу. Однако Мортонъ нашелъ обломки эскимосскихъ саней на берегу между этимъ ледникомъ и мысомъ Консти-

www.starieknigi.info

туціи. Не слѣдуетъ ли изъ этого заключить, что тамъ, можетъ быть, существуютъ другіе эскимосы! И не приходитъ ли невольно на мысль вопросъ: какъ далеко простирается человѣческая жизнь въ Smith Sound'ѣ? Не достигаетъ ли она гораздо ближе полюса, чѣмъ то мѣсто, гдѣ Кэне нашелъ ее въ 80° N? На сколько намъ извѣстно, арктическіе горцы живутъ по окраинамъ гренландскаго берега. Если это справедливо, то для нашей цѣли открытій это было бы очень благопріятно. Тогда они могли бы быть достаточно близки, чтобы оказать помощь какъ охотники и вожаки санныхъ поѣздовъ, но не настолько, чтобы нарушить должный порядокъ и дисциплину между командой въ часы испытаній и страданій.

Есть еще одна причина для предпочтенія этой дороги другимъ, именно то, что датскія колоніи простираются вдоль гренландскаго берега да 72° N. Кэне въ открытыхъ лодкахъ довезъ благополучно своихъ людей до Упернавика; другіе мореплаватели могли бы сдѣлать тоже самое, еслибъ какой нибудь несчастный случай постигъ ихъ суда въ Smith Sound'ѣ. Допуская, что я указалъ правильное направленіе, въ которомъ должно быть предпринято предполагаемое изслѣдованіе, я теперь изложу вкратцѣ, какимъ образомъ оно должно быть выполнено, не желая утруждать слишкомъ обширными и техническими подробностями вниманіе всѣхъ географовъ.

Изслѣдованіе полярной страны всегда должно поручаться начальству моряковъ и быть подчинено морской дисциплинѣ. Я совершенно не довѣряю частной экспедиціи такого рода службу, которую я защищаю. Намъ необходимы всѣ пособія морскаго адмиралтейства, всѣ особенныя свѣдѣнія, собранныя въ различныхъ департаментахъ, относительно приготовленія судовъ, пищи, одежды, саней и другихъ снаряженій, чтобы быть убѣжденнымъ, что трудъ будетъ хорошо и благополучно выполненъ. Сколько деревянныхъ военныхъ судовъ гніетъ и разрушается безполезно на якоряхъ въ нашихъ гаваняхъ! Всѣ старухи, живущія около морскихъ портовъ, варятъ свой чай на обломкахъ бѣдныхъ канонерскихъ лодокъ. Намъ не надо трехдечныхъ кораблей, хотя возможно было бы получить, и ихъ; но вы можете быть скромнѣе и просить судовъ гораздо меньшихъ, чѣмъ деревянные линѣйные корабли. Конечно, вы не предполагаете, чтобы адмиралтейство приняло бы на себя иниціативу въ подобномъ случаѣ. Колумбъ никогда бы не достигъ новаго материка; безсмертный Кукъ никогда бы не совершилъ своего кругосвѣтнаго путешествія; знаменитыя имена Франклина, Росса и Парри не увеличили бы число прославившихся людей, если бы они ожи-

www.starieknigi.info

дали пока адмиралтейства произведутъ ученые розыски и географическія изслѣдованія.

Но я не сомнѣваюсь, что ученые люди, которые считаютъ, что флотъ, офицеры и матросы существуютъ для болѣе благородныхъ цѣлей, а не для того только, чтобы убивать или быть убитыми, найдутъ, что герцогъ Соммерсетъ (первый лордъ адмиралтейства) также отвѣтственъ въ обсужденіи и подкрѣпленіи предпріятія, какъ прежде первые лорды. Совѣтъ, подобно всѣмъ другимъ совѣтамъ, исполнитъ, какъ вѣрный служитель общества, все, что послѣднее на него возложитъ; но только чрезъ содѣйствіе общественнаго мнѣнія, управляемаго людьми науки, я надѣюсь увидѣть полярную экспедицію, отправленную въ наше время подъ морскимъ вѣденіемъ. Флоту нужно какое нибудь занятіе, которое вывело бы его изъ постоянной рутины и спасло отъ язвы продолжительнаго спокойствія. Арктическое изслѣдованіе гораздо полезнѣе для него въ моральномъ и физическомъ отношеніи, нежели войны въ Ashantee или въ Японіи.

Неужели насъ образовываютъ, доводятъ до степени совершенства, пробуждаютъ наши надежды и тщеславіе для того только, чтобы впослѣдствіи заставлять щипать пеньку, соперничать въ подъемѣ брамъ-рей и этимъ убивать весь пылъ, пробужденный умственнымъ развитіемъ? Англійскій флотъ стремится не къ одной только войнѣ, чтобы удовлетворить свои побужденія къ благороднымъ занятіямъ и славѣ; Англія очень хорошо знаетъ, что есть еще другіе подвиги, столь же славные и побѣдоносные, какъ и война; мудрый правитель и благоразумный народъ съумѣютъ удовлетворить желанію, которое составляетъ жизненную силу морской профессіи—и я держусь того мнѣнія, что оно должно быть покровительствуемо и одобряемо.

На этихъ основаніяхъ, также какъ и на ученыхъ выводахъ, не было бы нисколько излишнимъ попросить отдѣлить часть большой суммы, ежегодно отпускаемой для морскихъ употребленій, на содержаніе двухъ небольшихъ винтовыхъ судовъ и 120 офицеровъ и нижнихъ чиновъ изъ числа 50 000 человѣкъ, постоянно находящихся въ распоряженіи адмиралтейства.

Предположимъ, что мы получили желаемое и два судна, подобныя *Pionneer* и *Intrepid*, будутъ готовы къ веснѣ 1866 года. Они должны плыть къ Бафинову заливу, достигнуть въ августѣ мыса Іоркъ, и одно судно съ 25 матросами оставить въ запасѣ на мысѣ Изабеллы, или около него; другое судно съ девяносто пятью людьми подвигалось бы впередъ по западному берегу до мыса Parry, или по этому направленію, стараясь не удаляться болѣе 300 миль отъ

www.starieknigi.info

своего товарища. Тою же осенью южное судно имѣло бы сообщеніе посредствомъ депо съ сѣвернымъ, а сѣверное судно основало бы депо по направленію къ полюсу, чтобы приготовиться къ весеннимъ дѣйствіямъ.

Въ 1867 и 1868 годахъ санныя и шлюпочныя предпріятія должны бы были направиться къ полюсу по неизслѣдованной поверхности; а въ 1869 г. на судахъ или на шлюпкахъ наша экспедиція удалилась бы изъ Smith Sound'a къ Upernavik'у. Такимъ образомъ, имъ пришлось бы пробыть въ экспедиціи только двѣ зимы и три лѣта, періодъ времени, который, какъ мы узнали на опытѣ, легко можетъ прожить здоровый человѣкъ въ полярныхъ странахъ, съ должной предосторожностью.

Что касается до разстоянія, которое должно быть пройдено санями, мы имѣемъ полныя данныя къ доказательству того, что оно было пройдено еще въ большемъ размѣрѣ нашими матросами и моряками въ самой безплодной части холоднаго пояса.

Напримѣръ, въ 1853 г. начальникъ партіи М. Клинтокъ прошелъ въ 105 дней 1220 миль; лейтенантъ Mecham 1203 мили, а капитанъ Ричардсъ и я 1093 м. Замѣтьте, что каждое изъ этихъ разстояній превышаетъ 968 миль пространство, отдѣляющее мысъ Parry отъ полюса. Лейтенантъ Гамильтонъ сдѣлалъ съ однимъ человѣкомъ въ саняхъ на собакахъ 1150 миль. Хотя въ послѣдующихъ экспедиціяхъ походы были еще длиннѣе, но люди страдали гораздо менѣе. Въ 1854 г. Mecham прошелъ 1157 миль только въ продолженіе 70 дней и выигралъ сравнительно цѣлый мѣсяцъ времени, т. е. можно бы было пройдти еще 300 миль пространства, если бы продолжать путешествіе; въ 1859 г. Юнгъ прошелъ 1150 миль, а капитанъ М'Клинтокъ дѣйствительно совершилъ 1330 миль; этотъ замѣчательный офицеръ соглашается со мною въ совершенной возможности съ надлежащимъ управленіемъ сдѣлать путешествіе въ 1500 миль, т. е. ровно 500 миль болѣе, нежели требуется для проѣзда въ саняхъ отъ мыса Parry до полюса и обратно. Благодаря трудно пріобрѣтенной опытности, мы въ 10 лѣтъ узнали какъ увеличить вдвое время продовольствія саннаго поѣзда, независимо отъ судна, и утроить длину предпринятыхъ путешествій, доводя до меньшей степени трудъ и опасность, которой подвергаются моряки.

Я не на столько тщеславенъ, чтобы надѣяться, что мое неподтвержденное мнѣніе о исполнимости и безопасности саннаго изслѣдованія полярной поверхности, достаточно, чтобы убѣдить всѣхъ васъ; но я съ полной увѣренностію ссылаюсь на мнѣніе гораздо

www.starieknigi.info

опытнѣйшаго офицера, капитана М. Клинтока. Онъ писалъ ко мнѣ въ прошломъ декабрѣ: «Я очень доволенъ, что вы раздуваете искры арктическаго изслѣдованія, и желалъ бы теперь приготовляться къ поѣздкѣ къ сѣверному полюсу. Я смотрю на нее, какъ на предпріятіе легко исполнимое нашими современниками; они въ совершенствѣ изучили искусство снаряженія и управленія санныхъ поѣздовъ.» Позвольте спросить васъ: можете ли вы положиться на слова подобнаго офицера, который проводилъ семь разъ зиму и десять разъ лѣто въ арктическихъ моряхъ? Я увѣренъ, что вы болѣе не сомнѣваетесь и согласитесь со мною, что онъ одинъ лучше всѣхъ можетъ предводительствовать подобною экспедиціею.

Въ третьихъ, намъ остается разсмотрѣть остальную часть моего разсужденія, т. е. выгоды изслѣдованія полярной поверхности.

Наше ученое общество имѣетъ передъ собою неизвѣстное пространство, въ 1 131 000 квадратныхъ миль, составляющее пробѣлъ на земной поверхности. Намъ совершенно неизвѣстно, что тамъ находится: земля или вода, тихое, безмолвное, уединенное пространство, какъ полагаютъ иные, или открытое море; изобилующее животной жизнью? Тѣ, которые проникали въ это пространство, находили землю, способную поддерживать не только животную, но и человѣческую жизнь.

Сверхъ того, въ отношеніи физической географіи мы достигли въ 80° с. ш. одной только точки, гдѣ природа не производитъ ни растеній, ни травъ, употребляемыхъ въ пищу человѣкомъ. Хотя ботаническое изслѣдованіе этого пространства было очень несовершенно, мы знаемъ, однако, изъ донесенія искуснаго американскаго ботаника Mr. Durand, что хотя Кэне потерялъ большую часть своей коллекціи, но «отстатки ея были самые интересные и богатые, изъ всѣхъ, когда либо принесенныхъ арктическими и полярными изслѣдователями» и Кэне прибавилъ не менѣе двадцати семи родовъ растеній къ тѣмъ, которыя были собраны и описаны замѣчательнымъ арктическимъ натуралистомъ Джономъ Ричардсономъ, на сѣверѣ въ 73° широты, доказывая этимъ, что была погрѣшность въ ботанической географіи описываемой страны 50 на 100.

Много еще осталось ботаникамъ и географамъ открытій на полярной поверхности, и не только растительность этой земли, но моря, прѣсныя воды, озера и рѣки, стекающія съ ледниковъ этой вѣчно скованной льдомъ поверхности, представляютъ такой же интересъ. Въ отношеніи же къ раздѣленію царства животныхъ и растеній

www.starieknigi.info

полярнаго бассейна мы должны разрѣшить болѣе чѣмъ одну странную неправильность, замѣченную въ климатѣ на границахъ этого бассейна.

Во время самой суровой зимы низшая температура была записана докторомъ Кэне въ той самой странѣ, которая такъ богата арктической флорой и гдѣ туземцы существуютъ только ловлей морскихъ животныхъ, а олени водятся въ такомъ изобиліи, что путешественникъ, бывшій послѣ Кэне, застрѣлилъ 600 головъ и въ продолженіе длинной зимы кормилъ своихъ путниковъ свѣжимъ мясомъ (*).

Тамъ, въ **Rensselaer Harbour**, гдѣ находится открытая вода къ югу, и также, какъ предполагаетъ Кэне, открытое море къ сѣверу, онъ записалъ зимнюю низшую температуру, которая была ниже температуры **Melville Island'a**, гдѣ въ это время года конечно не было открытаго моря ближе рѣки **Meckenzie**, или входа въ **Lancaster Sound**. Mr. Scholt, искусный американскій метеорологъ, пораженный неестественностью такой низкой температуры близъ описаннаго открытаго полярнаго моря, говоритъ «что это явленіе доказываетъ значительное протяженіе, съ одной стороны, **Grinnel**-земли на сѣверъ, а съ другой стороны, восточное протяженіе Вашингтоновой земли, или значительное возвышеніе внутренней части страны съ обѣихъ сторонъ канала, выше его уровня», и сознается, что его заключенія несогласны съ предполагаемымъ существованіемъ, вокругъ полюса, океана, свободнаго для навигаціи.

Въ дѣйствительности должно замѣтить, что метеорологія совершенно также ошибается въ этомъ отношеніи, какъ всегда, когда она ссылается на теорію, основанную на недостаточныхъ данныхъ. Съ ученой точки зрѣнія, по моему мнѣнію, ничего не можетъ быть интереснѣе подробнаго ряда метеорологическихъ наблюденій въ полярной странѣ. Ея климатъ, какъ я уже говорилъ выше, для насъ тайна и необработанныя наблюденія Кэне, также какъ и наблюденія нашихъ изслѣдовательныхъ экспедицій, должны быть провѣрены экспедиціей ученой, людьми свѣдущими и ревностными спеціалистами этой науки.

Въ геологіи, особенно въ явленіи изумительныхъ ледниковъ, также какъ и большихъ ледяныхъ теченій **Humboldt** и **Mellville**, есть многое, что можетъ вознаградить труды будущихъ изслѣдователей **Smith Sound'a**. Въ присутствіи людей, способныхъ указать на то, что болѣе всего достойно ученаго изслѣдованія въ этихъ предпрія-

(*) Mr. Cornelius Grinnel увѣдомляетъ меня объ этомъ замѣчательномъ событіи, случившимся съ Dr Hayes, во время его вторичнаго посѣщенія Smith Sound'a.

www.starieknigi.info

тіяхъ, съ моей стороны слѣдуетъ только обратить ихъ вниманіе на этотъ предметъ. Я дѣйствительно чувствую, что обязанъ оправдаться передъ всѣми учеными въ томъ, что я даже осмѣливаюсь касаться предметовъ, о которыхъ я, какъ морякъ, могъ только имѣть самыя неполныя свѣдѣнія. Но я говорю это только для тѣхъ, которые, имѣя мало свѣдѣній объ этихъ предметахъ, могутъ быть удержаны отъ дальнѣйшаго разсужденія о географическомъ изслѣдованіи вопросомъ какой нибудь кукушки «Cui bono?» Я очень хорошо знаю, что ученый комитетъ этого общества, конечно, несогласенъ съ подобнымъ мнѣніемъ и не нуждается въ указаніи необходимости дальнѣйшихъ ученыхъ изслѣдованій, относительно выгодъ, представляемыхъ пріобрѣтеніемъ китоваго масла, китовыхъ костей, шкуръ тюленей, тюленьяго сала, кости единорога, оленьей шкуры, пушнаго товара или графита Upernavik. Я также легко могъ бы изчислить выгоды изслѣдованія Новой Гвинеи, гдѣ можно пріобрѣсти хвосты райскихъ птицъ или съѣдомыя птичья гнѣзда.

Нѣтъ! я представляю вопросъ на чисто ученыхъ основаніяхъ и спрашиваю географическое общество: неужели недостаточно географической жатвы, насъ ожидающей, чтобы обратиться къ королевскому обществу и спросить ученый комитетъ: можетъ ли надѣяться изслѣдователь полюса быть вознагражденнымъ за свои труды? Я смѣло обращаюсь къ его президенту, генералу Сабину. Онъ теперь старшій изъ офицеровъ, которые сопутствовали Россу и Парри въ ихъ первыхъ изслѣдованіяхъ арктическаго пояса. На Шпицбергенѣ, Melville Island'ѣ и восточной Гренландіи, онъ собралъ тѣ драгоцѣнныя данныя о земномъ магнетизмѣ, которыя постепенно довели насъ до составленія замѣчательныхъ картъ, показывающихъ склоненіе, наклоненіе магнитной стрѣлки и величину магнитной силы земли. Такое примѣненіе ученыхъ данныхъ къ хорошимъ и полезнымъ цѣлямъ можетъ оцѣнить и быть благодарнымъ за это всякій морякъ. Но говоритъ ли генералъ Сабинъ, что болѣе нечего дѣлать въ арктическомъ поясѣ? Напротивъ, въ адресѣ своемъ къ королевскому обществу 30-го ноября 1863 г. онъ выражаетъ особенное удовольствіе, доставленное ему извѣстіемъ, что шведское правительство желаетъ предпринять въ Шпицбергенѣ измѣреніе дуги меридіана, важность и пользу котораго ученый генералъ доказывалъ сорокъ лѣтъ тому назадъ британской публикѣ, какъ говоритъ онъ самъ: «имѣя уже тогда планъ дѣйствія, пламенно желая, чтобы ему самому разрѣшено было лично произвести это измѣреніе».

Подлинная интересная записка генерала Сабина объ измѣреніи этой дуги была написана къ г. Джильберу, вице президенту

www.starieknigi.info

королевскаго общества, въ 1826 г. Въ ней онъ указалъ, почему Шпицбергенъ способствуетъ измѣренію дуги меридіана на протяженіи около $4^1/_2$ град. широты, доказывая какъ значительна была бы важность этого измѣренія въ широтѣ Шпицбергена, касательно вычисленія отношенія полярнаго и экваторіальнаго діаметровъ, соединивъ эти измѣренія съ дугою возлѣ экватора и прибавляя, что ея значеніе «было бы чрезвычайно важно и равнялось бы дугѣ въ Лапландіи, въ шесть разъ большей протяженія той дуги, которая была измѣрена французскими академиками».

Наконецъ, получа надежду отъ королевскаго общества, что это измѣреніе можетъ быть предпринято, его исполненіе зависитъ теперь отъ ученой энергіи шведскаго правительства; но въ экспедиціи, которую я представляю на ваше разсмотрѣніе, могло бы легко быть устроено измѣреніе четырехъ градусовъ меридіана на берегахъ Smith Sound'a. Я уже говорилъ, что одно судно должно быть оставлено около мыса Isabella, а другое отправилось бы къ мысу Парри, или что эта точка должна быть главнѣйшей станціей полярной экспедиціи. Промежуточное пространство между двумя мысами болѣе четырехъ градусовъ, а во время лѣта, пока сѣверная экспедиція находилась бы въ отсутствіи, тѣмъ, кто остался съ грузомъ на судахъ, полезнѣе всего было бы заняться измѣреніемъ дуги; я предполагаю, что ледъ пролива представляетъ достаточное удобство для исполненія подобнаго предпріятія, а для людей, способныхъ выполнить его, должны быть заготовлены особенные съѣстные запасы.

Въ ноябрѣ 1864 г., читая адресъ генерала Сабина къ кор. общ., мы опять видимъ его старанія обратить вниманіе этого ученаго общества на нѣкоторыя новѣйшія открытія, которыя доказываютъ продолженіе тропическаго гольфстрима къ берегамъ Новой Земли. Онъ тоже указываетъ намъ на сообщеніе профессора Torchhammera изъ Копенгагена «какъ на должную дань важному предмету»—на «Исторію моря»—гдѣ въ старательномъ анализѣ показано, что въ Атлантическомъ океанѣ соляныя составныя части уменьшаются по мѣрѣ увеличивающейся глубины. Это же явленіе замѣчено при величайшей глубинѣ, почему и предполагаютъ, что въ глубинѣ Атлан. океана существуетъ полярное теченіе, такъ какъ подлинно извѣстно, что экваторіальныя моря обильнѣе полярныхъ соленными составными частями. Разложеніемъ доказано, что струя, текущая вдоль восточнаго берега Гренландіи, имѣетъ экваторіальное, а не полярное основаніе, изъ чего явствуетъ, что гольфстримъ, обойдя вокругъ Шпицбергена, возвращается къ восточному берегу Гренландіи, и ученый президентъ говоритъ: «развѣ море, описанное г-номъ Кэне и ви-

www.starieknigi.info

дѣнное имъ съ сѣверной границы его изслѣдованія, море, непокрытое льдомъ, изобилующее животной жизнью, не можетъ быть, какъ предполагалъ Кэне, продолженіемъ того же экваторіальнаго теченія, которое производитъ соотвѣтствующія неправильныя теченія на каждой точкѣ, куда направляется его путь?» прибавляя: «когда возобновятъ физическія изслѣдованія вокругъ полюса, это будетъ, можетъ быть, одна изъ первыхъ разрѣшенныхъ задачъ.» Въ недавнемъ письмѣ ко мнѣ онъ краснорѣчиво пишетъ: «достичь полюса —это самый великій географическій подвигъ, какой только можно предпринять, и я, признаюсь, очень опечалился бы, если бы его первоначально выполнилъ не англичанинъ; это предпріятіе превзойдетъ всѣ арктическія изслѣдованія, въ которыхъ наша страна имѣла до сихъ поръ преимущество.»

Я не прибавлю ни одного слова къ подобному доказательству, вполнѣ полагаясь на ваше благоразсмотрѣніе. Сэръ Мурчисонъ увѣренъ, что предметъ, такъ слабо защищаемый мною, найдетъ такую же просвѣщенную поддержку, какую находитъ въ васъ всякое географическое изслѣдованіе. Вамъ, милостивый государь, со смерти сэра Джона Барроу арктическое открытіе всѣмъ обязано, особенно же съ того времени, когда былъ предпринятъ поискъ вашего всѣми оплакивадмаго друга, сэра Джона Франклина; безъ вашей помощи и совѣта, его достойная уваженія вдова никогда неузнала бы славный подвигъ своего мужа; безъ васъ, милостивый государь, и безъ разумнаго побужденія вліятельныхъ людей среди общаго равнодушія, сэръ Р. М. Клюръ погибъ бы въ **Bank's Zand** и честь открытія сѣверовосточнаго прохода была бы оставлена другому поколѣнію; безъ васъ и королевскаго географическаго общества теперешняя карта имѣла бы пробѣлъ, подобный 1826 г., и страница морской славы, которою такъ справедливо можетъ гордиться Великобританія, не была бы никогда написана. Позвольте мнѣ, какъ моряку, поблагодарить васъ за эти услуги, оказанныя моей профессіи, и убѣдить васъ выполнить ихъ до конца, съ тѣмъ, чтобы ваша долгая служба наукѣ могла быть увѣнчана прибавленіемъ полярныхъ открытій въ области человѣческихъ познаній.

По прочтеніи записки президентъ сказалъ слѣдующее: Предметъ, представленный на наше разсмотрѣніе сегодня вечеромъ, нашимъ достопочтеннымъ членомъ капитаномъ Осборномъ, заключаетъ въ себѣ глубокій интересъ для каждаго занимающагося наукой, а для географовъ въ особенности; мнѣ хорошо извѣстно, что чувства этого доблестнаго офицера горячо приняты учеными нашего общества, которое такъ много обязано гидрографамъ Британіи.—Одинъ изъ

www.starieknigi.info

нихъ, капитанъ Осборнъ, доставилъ намъ столько свѣденій, что, говоря сравнительно, осталось немного изслѣдованій, чтобы разрѣшить желаемую задачу. Онъ доказалъ намъ не только одною теоріею, но даже фактами, что въ арктическоиъ поясѣ его сотовариши и онъ самъ прошли пѣшкомъ и проѣхали въ саняхъ по льду гораздо большее пространство, нежели то, которое надо пройдти для достиженія сѣвернаго полюса отъ мѣстъ, уже достигнутыхъ. Онъ даже указалъ на хорошо извѣстныхъ арктическихъ офицеровъ,—въ главѣ которыхъ стоитъ М. Клинтокъ,—готовыхъ участвовать въ этой предполагаемой экспедиціи. Собственнымъ опытомъ и ссылаясь на статистику предшествовавшихъ экспедицій, онъ отвергаетъ ошибочное мнѣніе, что въ подобномъ предпріятіи много опасности, мнѣніе, подъ вліяніемъ котораго находились многіе изъ нашихъ соотечественниковъ, между тѣмъ какъ онъ насъ увѣряетъ, что въ этихъ экспедиціяхъ заключается тотъ смѣлый рискъ, который составляетъ душу и сердце британскаго матроса. Далѣе онъ насъ увѣряетъ, что между нашими лучшими моряками найдется много волонтеровъ, которые предпочли бы арктическое путешествіе службѣ во многихъ другихъ моряхъ и ссылается на свидѣтельство морскихъ врачей о здоровомъ климатѣ далекихъ сѣверныхъ странъ. Если же теперь, когда мы начнемъ защищать нашъ проэктъ, въ возраженіе мнѣ приведутъ судьбу моего знаменитаго друга Франклина, то пусть вспомнятъ наши оппоненты, что этотъ великій мореплаватель отправился собственно для отысканія NW прохода, черезъ неизвѣданныя моря и, пробиваясь моремъ на своихъ судахъ, онъ погибъ, славно выполняя свою цѣль. Въ предполагаемой же экспедиціи нельзя бояться подобнаго несчастія, потому что оно не имѣетъ никакого сходства съ судьбой Франклина.

По предложенію капитана Осборна, два судна, о которыхъ онъ проситъ, для обезпеченія ихъ безопасности, надо поставить въ томъ мѣстѣ у мысовъ по ту сторону Бафинова зилива, откуда другія суда уже возвращались; что же касается до опасности санныхъ съемокъ, въ нихъ, по его разсказамъ, не погибъ ни одинъ человѣкъ въ продолженіе многихъ лѣтъ дѣятельной арктической службы. Капитанъ Осборнъ настаиваетъ такъ дѣйствительно на важности различныхъ научныхъ результатовъ, которые получатся отъ этого предпріятія, что я не считаю нужнымъ упоминать о нихъ, хотя, по моей обязанности, какъ вашего президента, не могу не выразить мое собственное мнѣніе о сильномъ желаніи, для начала, измѣренія дуги меридіана въ такой большой широтѣ. Президентъ кор. об., генералъ Сабинъ, самъ будучи арктическимъ изслѣдователемъ и

www.starieknigi.info

товарищемъ Парри, находится тутъ и можетъ подтвердить, что и онъ одобряетъ проэктъ, въ особенности касательно тѣхъ явленій земнаго магнетизма, надъ которыми онъ такъ много работалъ, чтобы ихъ разъяснить. Радуясь, что и другіе ученые, а также и президентъ этнограф. об., сочувствуютъ плану, я нахожу, что за это, намъ открываемое обширное поприще ученыхъ изслѣдованій, мы должны отъ души поблагодарить капитана Осборна. Съ нашей стороны не будемъ ослаблять важность нашего призыва стараніемъ показать «cui bono» такой съемки, въ надеждѣ получить выгодные коммерческіе результаты, такъ какъ намъ совершенно достаточно убѣдиться, что научныя цѣли, которыя должны быть достигнуты, вполнѣ заслуживаютъ усилій. Я надѣюсь поэтому, что, какъ британскіе географы, вы согласитесь со мною, что собственно нашей націи, подъ руководствомъ своихъ смѣлыхъ и искусныхъ путешественниковъ, принадлежитъ честь изображенія на картѣ свѣта очерка земли и воды на такой большой поверхности арктическихъ странъ, и чтобъ дополнить эту большую съемку, Англія должна стараться поднять Union Jack (національный флагъ) на самомъ полюсѣ.

Президентъ заключилъ свои замѣчанія, прочитавъ слѣдующее извлеченіе изъ записокъ сэра Дж. Барроу, столько лѣтъ секретаря адмиралтейства и главнаго двигателя всѣхъ арктическихъ предпріятій.

«Физическая сила англійскаго флота достойнымъ образомъ оцѣнена нами, также и большинствомъ иностранныхъ націй, и составляетъ теперь предметъ всеобщаго удивленія; его моральное значеніе, хотя и менѣе извѣстно, должно быть подробнѣе узнано, чтобы быть такъ же понято и оцѣнено; но ничто не можетъ привести къ скорѣйшему успѣху въ этомъ отношеніи, какъ результаты, полученные изъ путешествій для открытій, которыхъ главная цѣль состояла бы въ пріобрѣтеніи знаній не для одной Англіи, но для общей пользы человѣчества.

«Но могутъ спросить: «Cui bono» предпринимаютъ эти сѣверныя путешествія? Если бы они производились только для открытія прохода изъ Англіи въ Китай; а не для какой нибудь другой цѣли, тогда можно было бы спросить объ ихъ пользѣ. Но когда пріобрѣтеніе знанія служитъ основаніемъ всѣхъ инструкцій, съ которыми экспедиціи посылаются, когда отъ командировъ требуется производство постоянныхъ наблюденій, чтобы подвинуть каждую вѣтвь науки—астрономіи, навигаціи, гидрографіи, метеорологіи, включая и электричество и магнетизмъ, и составлять коллекціи предметовъ естественной исторіи—и вообще не терять никакого случая для

www.starieknigi.info

пріобрѣтенія новыхъ и важныхъ свѣдѣній и открытій; притомъ, если обратить вниманіе, что эти путешествія даютъ занятіе офицерамъ и командамъ въ мирное время, и дѣлаютъ изъ нихъ офицеровъ, которымъ нѣтъ подобныхъ ни въ какой другой отрасли службы, то на вопросъ «Cui bono?» можно отвѣчать словами министра королевы Елизаветы: «знаніе есть сила» (Knowledge is power).

Генералъ Сабинъ, президентъ королевскаго общества, сказалъ, что онъ находитъ почти не нужнымъ говорить, соглашаясь отъ всего сердца съ проэктомъ, такъ искусно представленнымъ капитаномъ Осборномъ. Онъ, однако, обратилъ особенное вниманіе на то, что говорилъ этотъ доблестный офицеръ касательно представляющагося случая для морскихъ офицеровъ найдти, въ мирное время, предпріятія и отличіе. Сабинъ не находилъ лучшаго поприща для ихъ занятій, какъ изслѣдованія въ арктическихъ странахъ. Многіе изъ нашихъ самыхъ отличныхъ морскихъ офицеровъ воспитывались въ этой школѣ, въ томъ числѣ самъ капитанъ Osborn, Sir Leopold Mc. Clintock, капитанъ Rochfort Maguire и многія лица въ этой комнатѣ, которыхъ онъ назвалъ бы по имени, еслибы они тутъ не присутствовали. Кажется, нельзя было предполагать, чтобы въ настоящее время, когда интересъ географическихъ и всѣхъ физическихъ наукъ такъ увеличился, такая большая часть земнаго шара, лежащая такъ близко, осталась бы неизслѣдованной. И могъ ли такой трудъ быть выполненъ въ болѣе удобное время, чѣмъ теперь, когда между нами такъ много людей, воспитанныхъ въ этой школѣ, способныхъ и желающихъ предпринять этотъ трудъ? Сабинъ отдавалъ большую честь М. Клинтоку и его профессіи за его согласіе уступить начальство надъ однимъ изъ лучшихъ фрегатовъ, находящихся на службѣ, другому, съ тѣмъ, чтобы предводительствовать экспедиціею. Со стороны же королевскаго общества онъ могъ сказать, что есть много важныхъ предметовъ, которые, по его, мнѣнію требуютъ изслѣдованія такой экспедиціи, и оно готово содѣйствовать предпріятію, доставя въ должное время обозрѣніе предметовъ физической науки, которые могли бы быть еще далѣе изслѣдованы, нисколько не препятствуя главной или географической цѣли.

Адмиралъ Бельчеръ былъ очень доволенъ, что капитанъ Осборнъ вызвалъ на обсужденіе этотъ предметъ, и желалъ бы видѣть его выполненнымъ. Онъ, однако, выразилъ боязнь, чтобы этому предпріятію не воспрепятствовало теченіе къ сѣверу, отъ Шпицбергена, какъ нашелъ его Парри и вслѣдствіе котораго онъ

www.starieknigi.info

принужденъ былъ возвратиться. За этимъ онъ не видитъ никакого риска ни въ одной части плана капитана Осборна. Странный фактъ, что разная температура существовала по обѣ стороны Бафинова пролива. На гренландской сторонѣ теплѣе. Когда экспедиція подъ его начальствомъ прибыла въ Disco, то гдѣ бы солнце ни касалось горъ, которыя были угольной или глинистой формаціи, снѣгъ мгновенно же стаивалъ. Это случилось рано въ іюлѣ и изъ этого онъ заключилъ, что на восточной сторонѣ пролива и на восточной сторонѣ Smith Sound'а должно быть больше растительности по причинѣ большей теплоты земли, происходящей отъ оттепели смѣшивающей желѣзо съ колчеданомъ въ глинѣ. На западной сторонѣ, насколько онъ ее изслѣдовалъ къ сѣверу, онъ нашелъ 20 мая все море по этому направленію въ движеніи и совершенно свободное для плаванія въ лодкѣ. Еслибы было возможно перенести лодку черезъ препятствія, окружавшія ее—въ видѣ ледяныхъ вершинъ около двадцати футъ высоты, соединенныхъ между собою какъ зубы—онъ бы предпочелъ путешествіе въ лодкѣ. Въ широтѣ 78° 10″ онъ нашелъ на островкахъ множество слѣдовъ оленей, роговъ оленей, а во время лѣта гуси нашли дорогу въ открытой водѣ. Скалы того же числа (20 мая) были омываемы моремъ. Поэтому онъ не колеблясь сказалъ, что сѣверная часть Smith Sound'а, которая, какъ нашли, омывалась моремъ, должна согласоваться съ предѣломъ теченія, который находился къ сѣверу отъ его экспедиціонной партіи 1852 года. Вслѣдствіе этого, дойдя до Wellington Inlet, ледъ вдругъ наплылъ на нихъ и понесъ ихъ въ Northampton Sound, но потомъ во время ихъ саннаго путешествія они достигли вершины Exmouth Island и видѣли все теченіе внизу его, превращающееся въ мелкіе куски и уходящее къ западу, и онъ могъ проѣхать въ лодкѣ пространство восемнадцать миль, которыя онъ первоначально проѣхалъ въ саняхъ по льду. Изъ этого онъ заключилъ, что къ сѣверу ледъ двигается гораздо ранѣе, чѣмъ къ югу, потому что проливъ Barrow бываетъ свободенъ для навигаціи только въ концѣ августа, а это случилось въ маѣ. Сдѣланы были наблюденія касательно пищи, которую предпочитаютъ люди на сѣверѣ.

Случилось, что во время зимы, когда онъ, конечно, находился въ слабомъ состояніи здоровья, хотя и можно было достать ptarmigan и зайцевъ, онъ постоянно предпочиталъ медвѣдей и моржей и былъ увѣренъ, что употребленіе медвѣжьяго мяса способствовало его выздоровленію. Что то особенное было въ климатѣ этой страны. Онъ не зналъ какая была низшая температура за 176 дней, во время путешествія Кэне. Капитанъ Осборнъ сказалъ, что она не была показана.

www.starieknigi.info

Во время же его, Бельчера, путешествія, низшая температура была четырьмя градусами ниже всѣхъ другихъ, когда либо записанныхъ.

Бельчеръ находилъ страннымъ то явленіе, что въ арктическихъ странахъ въ продолженіе всего времени, разсмотрѣннаго мореплавателями, средній холодъ, въ продолженіе 176 дней отъ южной точки, отъ которой отправился Россъ, до сѣверной точки, гдѣ былъ М. Клитокъ, никогда болѣе не измѣнялся, какъ на одну десятую между 9° и 10° ниже нуля. Теченіе, которое было замѣчено на сѣверѣ неизмѣнымъ, казалось направлялось къ западу, а въ двигающемся льдѣ, за которымъ онъ наблюдалъ съ вершины Mout Britania, онъ не могъ замѣтить ни одной ледяной горы. Слѣдовательно, онъ предполагалъ, что весь ледъ къ сѣверу долженъ быть плавующимъ льдомъ, совершенно свободнымъ отъ ледяныхъ горъ; а ледяныя горы, выброшенныя изъ Гренландіи, всѣ направляются на югъ къ банкамъ Ньюфаундлэнда. Онъ могъ бы замѣтить, что если теченіе въ Арктическихъ странахъ было на поверхности не такое, какъ въ большей глубинѣ, ледяныя горы, которыхъ одинадцатая часть подъ водой, постоянно двигались бы вверхъ, а не внизъ по теченію. Онъ думаетъ, что эта большая задача полярныхъ странъ будетъ разрѣшена Англіею, чтобъ не позволить американцамъ опередить насъ, такъ какъ они уже разъ опередили насъ въ Японіи. Онъ сожалѣлъ, что между именами замѣчательныхъ арктическихъ изслѣдователей сэръ Френсисъ Бофоръ не былъ поименованъ. Въ отношеніи же здоровья людей, если бы ихъ хорошенько осмотрѣли передъ отплытіемъ, онъ увѣренъ, что оно было бы въ гораздо лучшемъ состояніи по прошествіи трехъ лѣтъ, чѣмъ когда они отправлялись.

Mr. John Lubbock президентъ этнологическаго общества нашелъ, что капитанъ Осборнъ выразилъ въ немногихъ словахъ весь обширный этнологическій интересъ экспедиціи. Нравы и обычаи дикой жизни, простыя, но повидимому, сложныя соображенія, посредствомъ которыхъ они поддерживаютъ борьбу за свое существованіе, безъ сомнѣнія, всегда имѣли большой интересъ для тѣхъ, которые живутъ въ болѣе цивилизованныхъ странахъ. Но въ позднѣйшія времена замѣчательныя открытія, сдѣланныя относительно древности человѣка, различные вопросы, возбужденные изслѣдованіями M. Lartet, конечно, бросили на эти предметы совершенно новый интересъ. Замѣчено, что человѣкъ въ самыя раннія времена, о которыхъ мы имѣемъ какіе нибудь памятники, былъ нетолько дикаремъ, но дикаремъ, живущимъ при арктическихъ условіяхъ. Поэтому туземныя племена, которыя могли быть изслѣдованы въ предполагаемой экспедиціи,

www.starieknigi.info

именно и составляютъ для насъ величайшій интересъ въ настоящее время. Въ самыхъ раннихъ путешествіяхъ, предпринятыхъ въ арктическихъ моряхъ, были представлены самые интересные и замѣчательные разсказы о нравахъ и обычаяхъ эскимосовъ и даже арктическихъ горцевъ, о которыхъ было говорено сегодня вечеромъ. Все же осталось много вопросовъ, на которые мы желали бы отвѣчать и которыхъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ никому бы не пришло въ голову предлагать. Большинство тѣхъ, кто путешествовалъ между дикарями, привезли съ собою самые замѣчательные образцы ихъ искусства и способностей: если же мы разсмотримъ остатки, найденные въ грудѣ разрушенныхъ деревень Швейцаріи, или вала раковинъ въ Даніи, то чаще всего найдены будутъ самыя худшія орудія, бывшія въ болѣе обыкновенномъ употребленіи и которыя легче всего было сдѣлать, а не лучшія орудія, доказывающія величайшую стецень труда и искусства. Ими то именно и должны собственно заняться этнографы и археологи и на нихъ менѣе всего было обращено вниманіе путешественниковъ, имѣвшихъ случай изучать нравы и обычаи нынѣшнихъ дикарей. У него случайно находился въ карманѣ очень простой маленькій кременной снарядъ, находящійся въ изобиліи во всѣхъ мѣстахъ, гдѣ были открыты остатки древнихъ людей въ продолженіе нѣсколькихъ послѣднихъ лѣтъ. Этотъ инструментъ, плоскій съ одной стороны, выпуклый съ другой, закругленный съ одного конца и острый на оконечности, хорошо извѣстенъ археологамъ, и одинъ изъ нашихъ замѣчательнѣйшихъ ученыхъ по этой отрасли науки, описывая его, предполагалъ, что круглая часть была вдѣлана въ ручку, такъ, чтобы острый конецъ можно было употреблять вмѣсто ножа. Общее же мнѣніе первоначально было, что къ острому его концу была придѣлана ручка, а туной употреблялся вмѣсто скребца для приготовленія шкуръ. Это бы могло быть долгое время предметомъ спора, если бы случайно не нашли подобный инструментъ въ употребленіи у эскимосовъ, и тогда мы узнали, какъ они его употребляютъ. Такимъ образомъ, одинъ вопросъ, относящійся до обычая древнихъ народовъ, былъ удовлетворительно разрѣшенъ. Можетъ показаться очень маловажнымъ свѣдѣніе о томъ, какъ употреблялся такой маленькій кусочекъ кремня, но только этими маловажными открытіями, этимъ слабымъ мерцаніемъ свѣта можемъ мы надѣяться достичь какихъ нибудь свѣдѣній объ образѣ жизни нашихъ предковъ раннихъ временъ, о которыхъ мы имѣемъ какое нибудь понятіе; поэтому Sir John Lubbock былъ увѣренъ, что если бы предприняли эту экспедицію, вниманіе изслѣдователей было бы особенно обращено на самую простую и грубую утварь, употребляе-

www.starieknigi.info

мую племенами, ими посѣщаемыми. Въ запискѣ былъ одинъ маленькій пунктъ, о которомъ онъ желалъ бы имѣть дальнѣйшія свѣдѣнія. Капитанъ Осборнъ говоритъ, что люди эти, жившіе такъ далеко на сѣверъ, очевидно должны быть снабжены пищей въ продолженіе всего года. Sir John Lubbock не могъ приложить подобнаго вопроса къ жителямъ, существующимъ такъ далеко на сѣверѣ, и предполагалъ, что вѣроятно были сдѣланы запасы мяса для будущаго потребленія. Въ этихъ сѣверныхъ странахъ очень легко сохранять мясо, оно не требуетъ герметической укупорки или затруднительнаго приготовленія. Сэръ Эд. Бельчеръ уже описалъ въ запискахъ этнологическаго общества большіе запасы мяса, которые онъ нашелъ подъ нѣкоторыми жилищами эскимосовъ. Это былъ замѣчательный случай въ отношеніи останковъ древнихъ людей, о которыхъ мы такъ много слышали въ послѣднее время. Конечно, всѣхъ насъ долженъ поражать вопросъ: какъ могло быть собрано такое большое число костей въ этихъ французскихъ пещерахъ, и здѣсь мы находимъ лучъ къ объясненію въ подобномъ же событіи, описанномъ Бельчеромъ и существующемъ въ Эскимосскихъ жилищахъ. Такимъ образомъ, мы видимъ, что въ одинъ годъ эти люди могли собрать достаточное количество пищи на значительный промежутокъ времени и невѣроятно, чтобы дичь была въ изобиліи во всѣ времена года.

Капитанъ Гамильтонъ сообщилъ, что въ 1853 году онъ переправился съ острова Davy, гдѣ онъ зимовалъ подъ начальствомъ адмирала Кэллетъ, въ бухту Sabine. Онъ поднялся по землѣ къ сѣверу и послѣ встрѣчи капитана Ричарда и капитана Осборна, перешелъ каналъ Morton. Ледъ, встрѣчавшійся по пути, видимо образовался въ продолженіе года. Это было въ маѣ и іюнѣ. Не было ни прилива, ни отлива, ни теченія, доказывающаго ненадлежащее давленіе льда на этомъ берегу. Сэръ М. Клинтокъ, путешествовавшій къ западу, встрѣтилъ ледъ подобнаго же рода и къ сѣверу; ничто не доказывало ненадлежащаго давленія льда на этомъ берегу. Изъ этого можно было заключить, что къ сѣверу должна быть земля. Къ западу отъ земли Paget ледъ былъ самаго тяжелаго свойства, такой тяжелый, какого еще никогда не находили арктическіе мореплаватели. На островѣ Mc. Clure ледъ былъ найденъ отъ восьми до десяти футъ высоты.

Mr. Clements R. Markham какъ самый скромный изъ служившихъ въ арктическихъ экспедиціяхъ, былъ очень доволенъ случаемъ выразить свое полнѣйшее удовольствіе, доставленное ему чтеніемъ записки капитана Осборна. Изслѣдованіе сѣверныхъ полярныхъ странъ — теперь одна изъ большихъ задачъ, кото-

www.starieknigi.info

рую остается рѣшить географамъ. То, что 300 лѣтъ тому назадъ говорилъ старый Martin Frobicher о сѣверозападномъ проходѣ, можетъ теперь быть приложено къ сѣвернымъ полярнымъ странамъ. Это единственное только въ свѣтѣ дѣло, которое еще не разсмотрѣно и при которомъ могъ бы удачно отличиться замѣчательный умъ. Между многочисленными предметами ученаго интереса, соединенными съ полярными странами, онъ указывалъ на этнографическую точку зрѣнія—переселеніе племенъ и на вопросъ какъ далеко къ сѣверу люди основали свое постоянное жилище. Когда въ XI вѣкѣ норманы въ первый разъ открыли Гренландію, они нашли ее ненаселенною, безмолвною страною. Это племя прожило полтора или два столѣтія, по прошествіи которыхъ оно было истреблено расою Skraelings или карликовъ, которые были эскимосы. Наблюденія открыли намъ направленіе, откуда пришли эти люди. Вдоль всего острова Parry, къ востоку и западу, мы нашли останки эскимосовъ. Случилось, что въ то самое время, когда Skraelings уничтожили норманов, Чингизъ-ханъ возсталъ въ средней Азіи и разсѣялъ свои орды къ западу и сѣверу по Татаріи и Сибири. Можетъ быть, опустошители стѣснили жителей сѣверныхъ береговъ Сибири, которые, будучи выгнаны оттуда, скитались вдоль береговъ острова Parry, и найдя ихъ ненаселенными, шли далѣе и далѣе, не находя мѣста для постояннаго жилища, пока наконецъ не дошли до береговъ Гренландіи. Тамъ они нашли совершенно другую страну, въ которой они могли жить, и встрѣтя небольшое число норманскихъ колонистовъ, они истребили ихъ, разсѣявшись впослѣдствіи на югъ до мыса Фарвеля и къ сѣверу до того мѣста куда дошелъ Кэне. Не слѣдуетъ придавать важности словамъ эскимоса, который думаетъ, что нѣтъ жителей далѣе къ сѣверу или къ югу; потому что у арктическихъ горцевъ нѣтъ лодокъ и они не имѣютъ никакихъ свѣдѣній о жителяхъ, существующихъ къ сѣверу или къ югу отъ нихъ. Поэтому очень возможно найдти ихъ разсѣянными маленькими общинами до самаго полюса. Этнографическій вопросъ только одинъ изъ числа многихъ возбужденныхъ чтеніемъ упомянутой записки, которые и разъяснятся предполагаемой экспедиціей.

Lord Dufferin говорилъ, что онъ выслушалъ все сказанное съ величайшимъ удовольствіемъ, интересомъ и удивленіемъ и что, по его мнѣнію, находилъ предполагаемую экспедицію достойнымъ предметомъ національной гордости. Въ ней не представлялось никакихъ непреодолимыхъ препятствій, и если бы онъ недавно не обременилъ себя домашними препятствіями, то смиренно попросилъ бы принять его въ число волонтеровъ. Dr. Donnet хотѣлъ прибавить

www.starieknigi.info

нѣсколько словъ, относительно здоровья экспедиціи, къ которой онъ имѣлъ честь принадлежать. Онъ служилъ у адмирала Austin въ 1850 и 1851 годахъ. Ихъ команда состояла изъ 180 человѣкъ и экспедиція путешествовала около 20 мѣсяцевъ. Они потеряли только одного человѣка, и тотъ, несчастный, замерзъ. Въ отношеніи же здоровости воздуха и пищи арктическихъ странъ, онъ находилъ, что нѣтъ ни малѣйшаго препятствія для предполагаемаго изслѣдованія на этой поверхности. Экспедиція, къ которой онъ принадлежалъ, преимущественно питалась соленою провизіею и презервами, которыми были снабжаемы суда.

Mr. John Crawfurd не могъ ничего выразить, кромѣ полнаго одобренія. Капитанъ Осборнъ представилъ самое подробное и удовлетворительное описаніе предполагаемой экспедиціи. Онъ вошелъ въ засѣданіе вполнѣ недовольнымъ его проэктомъ, но теперь, выслушавъ отчетъ, онъ вполнѣ былъ убѣжденъ и готовъ былъ всюду защищать его. Эскимосы, конечно, замѣчательный народъ. Онъ прежде занимался вопросомъ о людоѣдствѣ и находилъ, что наши праотцы всякой человѣческой расы, въ то или другое время, были людоѣды, исключая одной расы, и это были эскимосы. Онъ не могъ открыть между ними ни намека на людоѣдство и обращался къ капитану Осборну съ вопросомъ, не случалось ли ему слышать о чемъ нибудь подобномъ.

Капитанъ Осборнъ отвѣчалъ, что, на сколько ему извѣстно, онъ никогда не слыхалъ ничего подобнаго.

Капитанъ Inglefield предполагалъ, что между географами можетъ быть только одно мнѣніе о запискѣ капитана Осборна. Предметъ самъ дѣлился на два главные пункта; во-первыхъ, касательно предметовъ подобной экспедиціи, а во-вторыхъ, возможности выполнить предпріятіе. Онъ былъ увѣренъ, что мы достаточно убѣждены въ значительности предмета экспедиціи съ ученой точки зрѣнія; что же касается до относительной безопасности, при которой она можетъ быть выполнена, онъ вполнѣ соглашался со всѣмъ, что было сказано. Онъ самъ былъ въ Smith Sound'ѣ, гдѣ видѣлъ открытую воду, насколько достигало его зрѣніе, что и позволяло ему вѣрить въ совершенную возможность достичь полюса черезъ это отверстіе въ сѣверныхъ моряхъ. Капитанъ Inglefield привѣтствовалъ записку, прочтенную капитаномъ Осборномъ, написанную съ такою ясностію въ деталяхъ, что она удовлетворительно доказываетъ арктическимъ мореплавателямъ исполнимость путешествія, и что предпріятіе такого рода само говоритъ за себя англичанамъ и географамъ.

www.starieknigi.info

Президентъ сказалъ, что сэръ Э. Бельчеръ напомнилъ о замѣчательномъ человѣкѣ, любимомъ всѣми географами и сдѣлавшемъ для арктическихъ открытій болѣе кого либо другаго — Френсисѣ Бофортѣ. Съ его стороны было бы странно не упомянуть имени этого замѣчательнаго человѣка, которому онъ и общество были такъ многимъ обязаны, какъ гидрографу адмиралтейства. Френсису Бофорту наслѣдовалъ адмиралъ Вашингтонъ, и онъ, въ свою очередь, былъ замѣненъ капитаномъ Ричардсомъ, теперешнимъ гидрографомъ адмиралтейства, который также отличился въ арктическихъ экспедиціяхъ. Онъ предполагалъ, что обсужденіе окончилось бы успѣшно, если бы попросили капитана Ричардса выразить своемнѣніе объ этомъ предметѣ. Капитанъ Ричардсъ предполагалъ, что каждому изъ присутствующихъ извѣстно, что онъ составлялъ оппозицію. Онъ, однако, обязанъ только своему другу, капитану Осборну, за довѣріе, которое онъ имѣетъ къ значительности доказательствъ, употребленныхъ имъ для защиты своего проэкта. Капитанъ Осборнъ доказалъ, что очень легко достичь сѣвернаго полюса, и съ своей стороны капитанъ Ричардсъ смотрѣлъ на это, какъ на дѣтскую игру, въ сравненіи съ тѣмъ, что было выполнено. Въ отношеніи же ученыхъ предметовъ экспедиціи онъ, конечно, понималъ, что генералъ Сабинъ былъ бы очень доволенъ измѣреніемъ дуги меридіана въ полярныхъ странахъ; что поприще метеорологическихъ изслѣдованій, которое бы открылось г-ну Glaisher, было бы имъ высоко оцѣнено; что профессоръ Huxby прибавилъ бы еще лавровый вѣнокъ къ тѣмъ, которые онъ уже пріобрѣлъ въ своей собственной отрасли науки, и что даже самъ сэръ Р. Мурчинсонъ могъ бы найдти новый лучъ свѣта, брошенный на геологію, вслѣдствіе посѣщенія полюса. Вообще онъ не зналъ никакого обстоятельства, вслѣдствіе котораго честь исполненія открытія не могла бы принадлежать британской націи. Въ отношеніи же трудностей и риска онъ могъ сказать, что когда ему случилось быть товарищемъ своего друга, капитана Осборна, въ одной изъ его продолжительныхъ арктическихъ экспедицій, то въ продолженіе этого времени онъ не помнилъ, чтобы имъ приходилось переносить много страданій, и во всякомъ случаѣ не было ничего, что бы могло отвратить ихъ отъ желанія снова отправиться туда же. Прежде нежели выразить свою оппозицію, капитанъ Ричардсъ долженъ былъ сказать, что замѣчаніе генерала Сабина едва-ли не измѣнило его намѣренія. Генералъ Сабинъ говорилъ, что о такой большой части земнаго шара, лежащей такъ близко, какъ полярныя страны, должны быть собраны всѣ свѣдѣнія. Это былъ самый убѣдительный доводъ, слы-

www.starieknigi.info

шанный имъ въ продолженіе вечера. Онъ ясно видѣлъ, что въ такое позднее время засѣданія, онъ не могъ произвести впечатлѣніе на аудиторію, которая во всякомъ случаѣ признаетъ, что онъ возставалъ противъ большихъ невыгодъ, и поэтому съ ея позволенія онъ отложитъ свою опозоцію до болѣе удобнаго случая.

Капитанъ Осборнъ возразилъ, что если что нибудь можетъ увеличить удовольствіе этого вечера, то это сознаніе, что офиціальная опозиція будетъ такого хорошаго свойства, и онъ надѣялся, что лорды будутъ придерживаться мнѣнія своего гидрографа. Вопросъ, предложеиный г. Lubbock'омъ, привлекъ его вниманіе прежде нежели онъ внесъ его въ записку. Кэне, подобно другимъ изслѣдователямъ, всегда находилъ, что въ позднее время года, когда эскимосы во множествѣ убивали звѣрей, мясо, которое они не могли съѣсть, собиралось въ кучу на берегу; на него набрасывалось нѣсколько камней, а они тогда продолжали охоту. Это составляло складъ (câche); подобно всѣмъ дикимъ, они были очень неосмотрительны. Его братъ видѣлъ какъ эскимосы Lancaster Sound'a, убившіе множество животныхъ, когда ледъ находился около этого мѣста, ѣли лѣтомъ гнилое мясо моржей, убитыхъ раннею весною, потому что у нихъ недостало соображенія спрятать ихъ въ близъ-лежащихъ ледникахъ, чтобы сохранить мясо. Кэне подтверждалъ, что это племя было очень неосмотрительно; они постоянно страдали отъ голода, когда во время самой низкой воды при отливѣ и среди зимы море замерзало. Въ 1854—55 г. они ѣли своихъ собакъ; къ ихъ чести, однако, должно сказать, что не было ни одного случая людоѣдства, хотя, какъ предполагаютъ, многіе и умерли отъ голода. Тихая зима была самое большое препятствіе, съ которымъ они должны были соотязаться. Пока дули вѣтры и двигались ледяныя горы, моржи могли пробиваться сквозь тонкій ледъ возлѣ берега, но во время низкой воды, при отливѣ, ледяныя горы становились на мель, море замерзало и моржи должны были находить воду въ открытомъ морѣ. Онъ желалъ, чтобы какой нибудь естествоиспытатель описалъ особенности животной жизни въ этой странѣ. Тутъ находился моржъ величиною съ двухъ быковъ, отыскивающій себѣ пищу въ продолженіе длинныхъ, холодныхъ ночей арктической зимы въ 80° N; но сомнительно, могъ ли онъ назваться плотоядным животнымъ. Онъ часто находилъ въ ихъ желудкахъ большое число камней; казалось, они были необходимы для способствованія пищеваренію твердаго вещества, которое, какъ онъ предполагалъ, было корень водоросля. Это животное всегда тамъ существовало, пробивая себѣ дорогу черезъ ледъ. Разъ онъ и ка-

www.starieknigi.info

питанъ Ричардсъ нашли моржа во время глубокой зимы въ 77° N, съ дѣтенышами, лежащими около него. Тамъ тоже существуетъ моржъ, питающійся рыбою; должно обратить особенное вниманіе на большое число моржей, существующихъ вокругъ этихъ странъ, потому что это доказываетъ, что тамъ много рыбы. Все это находится въ странахъ, гдѣ, по словамъ Кэне, термометръ показываетъ отъ 60° до 75° ниже нуля въ продолженіе трехъ мѣсяцевъ въ году. Это удивительное явленіе представляло большой интересъ наукѣ и необходимо было его провѣрить. Онъ истинно былъ благодаренъ сэру Э. Бельчеру, что онъ упомянулъ имя того, кто первый вывелъ его изъ рутины службы ея величества и показалъ ему лучшее поприще для морскаго офицера въ мирное время, чѣмъ мытье палубъ и чистка мѣди. Не было никого, кто бы, занимая подобное официальное положеніе, унесъ съ собою въ могилу такое юное сердце. Если бы сэру Ф. Бофору было поручено изслѣдовать земную поверхность въ мирное время, осталось бы мало морскихъ офицеровъ безъ дѣла. Часто, когда онъ болѣе не надѣялся, что будетъ предпринята экспедиція для отысканія Франклина, сэръ Ф. Бофоръ говорилъ ему: «молодой человѣкъ, не унывайте! подите и убѣдите другихъ подобныхъ сэру Р. Мурчинсону и генералу Сабину, находящихся при этой геройской женщинѣ, леди Франклинъ; постарайтесь привлечь на свою сторону публику и адмиралтейство послѣдуетъ общему желанію.» Имя сэра Фр. Бофора слишкомъ глубоко врѣзалось въ его сердце, чтобы онъ могъ когда нибудь его позабыть.

Собраніе послѣ этого разошлось.

Извѣстный географъ Петерманъ, въ издаваемомъ имъ Mittheilungen, изложивъ въ главныхъ чертахъ проэктъ капитана Осборна, присовокупилъ слѣдующее письмо къ сэру Р. Мурчинсону, президенту корол. геогр. общества въ Лондонѣ.

Я съ удовольствіемъ замѣтилъ, изъ преній вашего засѣданія 23-го января, что британскія экспедиціи въ арктическія страны должны быть продолжены и снова предприняты и что вы и кор. геог. об. обратили вниманіе на планъ капитана Осборна. Теперь, когда уже раскрыта большая часть тайнъ средней Африки и Австраліи, остаются еще величайшія географическія задачи: изслѣдовать географію центральной полярной области и достигнуть самаго полюса, и я твердо убѣжденъ, что англійской націи легче всѣхъ другихъ достичь этого великаго торжества, которое увѣнчало бы всѣ открытія на нашей планетѣ.

Позволяя себѣ дѣлать вамъ и англійскимъ географамъ замѣчанія,

www.starieknigi.info

на счетъ доклада капитана Осборна, и воспослѣдовавшаго о немъ разсужденія, засѣданіи 23-го января, я имѣю цѣлью защищать выборъ шпицбергенскаго пути вмѣсто Smith Sound'a. Такъ какъ я 13 лѣтъ тому назадъ предлагалъ это направленіе для практическихъ изслѣдованій, то и указываю на нѣкоторыя изъ моихъ прежнихъ изданій объ арктической географіи вообще (*) и ограничиваюсь теперь кратким изчисленіемъ нѣкоторыхъ главныхъ пунктовъ, которые относятся до моего предположенія, причемъ я вспоминаю, что вы сами въ вашихъ годовыхъ отчетахъ королевскому географическому обществу 1852 и 1853 года (*) признали «совершенно достовѣрными факты», на которыхъ основывается мое мнѣніе, и важность изслѣдованія моря около Шпицбергена какъ въ географическомъ отношеніи, такъ и въ интересахъ британской ловли китовъ.

1) Море къ востоку и западу отъ Шпицбергена представляетъ самый кратчайшій путь изъ Великобританіи къ сѣверному полюсу,

---

(*) 1) The Arctic Expeditions. (Athenaeum, 17 Januar 1852, pp. 82,83).

2) Plan of search proposed by Mr. Peterman, letter to Admiral Sir Francis Beaufort, 23 Januar 1852 (Parliamentary Papers «Arctic Expeditions», 1852 pp. 142—147).

3) On the passage into the Arctic Basin, a communication to Capt. Mangles, B. N, Febr. 1852. (Capt Mangles' Arctic Searching Expeditions, 1850—1852, pp. 72—75).

4) Notes on the Distribution of animals available as food in the Arctic Regions (Journal of the B. Geogr. Society, vol. XXII, pp. 118—121.)

5) The search for Franklin (pamphlet). Illustratees by a Polar-Chart. London. Longman, May 1852.

6) Polar Chart, showig the chief physical features of the Arctic Regions etc. (In Dr. P. C. Sutherland's account of Capt. Penny's Expedition, London 1852.)

7) Sir John Franklin, the navigableness of the Spitzbergen Sea, and the Whalefisheries in the Arctic Regions, mit Karte (Journal of the R. Geogr. Soc. vol. XXIII, pp. 129—136.)

8) On the Whale-fisheries in the Arctic Regions (Times, 8 Nov. 1852.)

9) On the Whale-fisheries in the Arctic Regions (Times, 11 Dezbr. 1852.)

10) Baffin Bay at the Polar Basin. (Athenaeum, 11 Dazb 1852.)

11) Letter addressed to the Lords Commissioners of the Amiralty 29 November 1852. (Parliamentary Papers. «Arctic Expeditions,) ordered by the House of be prindet Dec. 1852, pp. 18—85).

12) On the Geography of the Arciic Regions (Athenaeum, 11 Oktober 1853.)

13) The Arctic Regions (Athenaeum, 11 Novbr. 1853.)

14) Arctic Discoverg and the Whale-floheries (Times, 9 Decbr. 1853).

15) On the Arctic Regions (Athenaeum, 14 Novemker 1853.)

(*) Journal of the R. Geogr. Soc. vol. XXII, pp. LXXIX ff., und vol. XXIII, pp. LXXXI ff.

www.starieknigi.info

такъ какъ разстояніе Лондона отъ этой точки по западной сторонѣ Шпицбергена равняется 2400, а по восточной 2500 морскимъ милямъ, между тѣмъ какъ путь черезъ Smith Sound къ сѣверному полюсу простирается на 4000 миль и, пройдя по этому направленію 2400 миль, достигнешь только средины Davis Strait.

2) Море отъ Шпицбергена образуетъ обширнѣйшій, въ дѣйствительности единственный океаническій путь къ центральнымъ полярнымъ странамъ и къ самому полюсу, и уже по этой причинѣ самый легчайшій и судоходнѣйшій проходъ къ сѣверному полюсу и къ центру арктическихъ странъ.

3) Море отъ Шпицбергена на гораздо большее пространство свободно ото льда, нежели какая либо другая часть арктическаго или антарктическаго моря въ той же широтѣ; всѣмъ уже такъ хорошо извѣстно, что каждый годъ даже маленькія суда могутъ надежно и безопасно достичь параллели 82° N ш., что даже капитанъ Осборнъ, противникъ моего мнѣнія, замѣчаетъ, что: «яхты плаваютъ для удовольствія и бѣдные норвежскіе рыбаки, почти въ открытыхъ лодкахъ» до этой высокой широты. Въ Smith Sound'ѣ, не смотря на общія усилія британскихъ и американскихъ экспедицій, на судахъ достигли только 78° 45′ N ш., а въ саняхъ 81°. Несмотря на эти въ высшей степени энергичныя старанія, со дней Бафина немного подвинулись впередъ, потому что Бафинъ, 249 лѣтъ тому назадъ (1616 г.) достигъ почти 78° N ш., слѣдовательно почти того же мѣста, гдѣ были новѣйшія экспедиціи, хотя двѣ послѣднія изъ нихъ отправились съ твердымъ намѣреніемъ достичь сѣвернаго полюса.

4) Хотя море отъ Шпицбергена къ сѣверному полюсу бываетъ иногда покрыто плавающимъ льдомъ, но это не составляетъ для мореплаванія большаго препятствія, чѣмъ въ другихъ моряхъ подобнаго же свойства, н. п. въ Бафиновомъ заливѣ, по которому теперь плаваютъ свободно, какъ по Сѣверному морю. По согласному свидѣтельству новѣйшихъ и прежнихъ мореплавателей, находятъ въ морѣ около Шпицбергена гораздо меньше льда весною и осенью, нежели среди лѣта, а въ извѣстныя времена оно бываетъ совсѣмъ свободно ото льда.

5) Такое обширное и глубокое море (Парри не могъ достичь дна лотомъ съ 500 саженями), какъ то, которое находится къ сѣверу отъ Шпицбергена, имѣющее могучія теченія и непосредственно соединенное съ теплымъ атлантическимъ басейномъ, никогда, даже зимою, совершенно не замерзнетъ и не покроется твердымъ льдомъ, такъ чтобы можно было ѣхать по немъ въ саняхъ; оно будетъ свободнѣе ото льда и чище окруженнаго и полнаго льдомъ лабиринта

www.starieknigi.info

узкихъ морскихъ рукавовъ 20 град. южнѣе полюса, — лабиринта, который былъ главнымъ мѣстомъ изслѣдованій Франклина. Вслѣдствіе предположенія, что встрѣченная капитаномъ Phipps ледяная равнина простирается до сѣвернаго полюса, была предпринята экспедиція сэра Эд. Парри въ 1827 году. Однако, вмѣсто ледяной равнины, по которой можно бы было достичь сѣвернаго полюса въ санныхъ лодкахъ, онъ вообще не нашелъ сплошнаго льда, но только отдѣльный плавающій ледъ, толщиною въ половину того, который находится около Melville-Island, такъ что онъ заключилъ изъ этого, что «судно могло бы проплыть до широты 82°, не коснувшись почти ни одной льдины (*)».

6) Отъ самой крайней точки, достигнутой сэромъ Эд. Парри въ 82° 45′ *N* ш. простиралось море, свободное для плаванія судовъ далеко къ сѣверу, что было и прежде говорено старыми голландскими и англійскими матросами, которые положительно утверждали, что они достигли 88 град. широты и даже перешли за полюсъ, гдѣ нашли море свободное для плаванія судовъ. Пусть капитанъ Осборнъ приписываетъ эти свѣдѣнія «голландской мечтательности и крѣпкому голландскому пиву»; достовѣрность и вѣроятіе общихъ показаній старыхъ голландскихъ моряковъ и то обстоятельство, что къ сѣверу отъ Шпицбергена не открыли никакой земли, говорятъ въ ихъ пользу; потому что извѣстно, что мореплаватели гораздо болѣе склонны къ открытію земли, нежели согласиться подтверждать совершенно противуположное мнѣніе, т. е. существованіе и продолженіе моря; такъ многіе берега, острова и земли, во всѣхъ частяхъ земной поверхности видѣнные, открытые и показанные на картахъ, впослѣдствіи были вычеркнуты. Если же мы совершенно отвергаемъ даже и эти старыя свѣдѣнія, то все еще мѣстопребываніе сэра Эд. Парри въ 82° 45′ *N* ш. остается неприкосновеннымъ и неоспоримымъ фактомъ, а пространство отъ этой точки до сѣвернаго полюса, 435 морскихъ миль, не представитъ трудностей болѣе, нежели такое же большое пространство въ Бафиновомъ заливѣ или въ другихъ полярныхъ водахъ подобнаго же протяженія.

7) Всѣ факты, относящіеся до географіи арктическихъ странъ и распространенія настоящаго изслѣдованія: наблюденіе морскихъ теченій, климата, плавающаго льда и плавающаго дерева, приводятъ къ заключенію, что страны ниже полюса и до Шпицбергена состоятъ изъ обширнаго моря, а не изъ земли. Но если даже и открылась бы земля ниже полюса, то экспедиція изъ Шпицбергена, достиг-

(*) Parry's Narrative p. 148.

www.starieknigi.info

шая полюса, могла бы продолжать оттуда путешествіе на саняхъ; между тѣмъ какъ санныя экспедиціи, если имъ встрѣтится вода, подобно Парри, Кэне или Врангелю и Анжу, въ ихъ повторявшихся предпріятіяхъ на берегахъ Сибири, должны бы были прекратиться или воротиться не достигнувъ цѣли. Вслѣдствіе совершеннаго отсутствія плавающаго дерева къ сѣверу отъ Smith Sound, я заключаю, что эти морскіе рукава не имѣютъ никакой связи съ собственно полярнымъ моремъ на азіатской сторонѣ и къ сѣверу отъ континентальнаго берега Сѣверной Америки; что скорѣе мысъ недалеко къ сѣверу отъ мыса Parry, который видѣлъ Мортонъ въ 82°, оканчиваетъ эти воды заливомъ. Предположеніе, что отъ мыса Parry до полюса тянется земля—ничто болѣе какъ гипотеза, которая основана только на желаніи, чтобы это такъ было. Было бы очень прискорбно, если бы успѣхъ экспедиціи основывался на подобной гипотезѣ.

8) Экспедиція Парри, достигнувшая 82° 45′ N ш.,—въ морѣ Шпицбергена,—дальнѣйшей точкѣ изъ всѣхъ точекъ, до сихъ поръ достигнутыхъ дѣйствительно предпринятыми экспедиціями, употребила на плаваніе изъ Темзы, туда и обратно, только 6-ть мѣсяцевъ и стоила не болѣе 9977 фунтовъ стерлинговъ.

Вышеупомянутые пункты, которые я имѣлъ случай прежде изложить подробнѣе, не только не отвергнуты, но напротивъ, нашли болѣе и болѣе подтвержденія вслѣдствіе новыхъ изслѣдованій и свидѣтельства британскихъ и другихъ моряковъ; я указываю только н. п. на die Mittheilung Dr. Henry Whitworth von Dt. Agnes in Cornwall, который, какъ докторъ судна «Truelove», вышелъ изъ Гуля въ 1837 г., и достигъ широты 82° 30′ N отъ 12 до 15° О д. отъ Гр. Онъ говоритъ (*): «Я убѣжденъ, что гораздо болѣе вѣроятія достичь полюса водою, нежели землею, потому что мы имѣли въ 82½° къ NO открытое, совершенно свободное ото льда, море, и насколько можно было видѣть, намъ не представлялось никакого препятствія для продолженія нашего плаванія; мы бы навѣрное достигли полюса также легко и безопасно, какъ ту широту, въ которой мы тогда находились. Винтовый пароходъ надлежащей конструкціи, снабженный достаточнымъ числомъ команды и направленный сообразно съ цѣлью, доказалъ бы въ продолженіе трехъ мѣсяцевъ исполнимость предпріятія и могъ бы, кромѣ главной цѣли, открыть, къ востоку отъ Шпицбергена, новые рыбные промыслы для нашихъ китобоевъ. Эти мѣсяцы должны бы были

(*) Atenaeum 3 Dezbr. 1853.

www.starieknigi.info

быть апрѣль, май и іюнь. Въ іюнѣ плаваніе въ арктическомъ океанѣ становится опасно вслѣдствіе господствующихъ тамъ, въ это время, густыхъ тумановъ». Къ этимъ замѣчаніямъ объ арктическихъ странахъ, я хочу прибавить нѣсколько аргументовъ, выведенныхъ изъ антарктическихъ изслѣдованій, примѣненіе которыхъ къ предполагаемой экспедиціи къ сѣверному полюсу имѣетъ большое значеніе.

Изъ многихъ апокрифическихъ странъ, о существованіи которыхъ твердо и положительно утверждали, самое величайшее и безсмысленное созданіе фантазіи была большая Terra Australis, и можно было предполагать, что вслѣдствіе многихъ экспедицій, отправленныхъ въ апрѣлѣ для открытія этого континента, явится убѣжденіе противъ предположенія о существованіи Terra Polaris къ сѣверу отъ Smith Sound'a или гдѣ либо въ другомъ мѣстѣ. Около 300 лѣтъ тому назадъ вѣрили, что большая Terra Australis обнимала всю страну около южнаго полюса, къ сѣверу до Магеланова пролива; что оттуда она простиралась почти до мыса Доброй Надежды и содержала въ себѣ всю Австралію, Новую Гвинею и значительную часть Тихаго океана. Abel Tasman, въ 1642 году, своимъ открытіемъ берега Австраліи, отрѣзалъ отъ нея порядочный кусокъ, но до временъ Кука, слѣдовательно 90 лѣтъ тому назадъ, несмотря на это, твердо придерживались предположенія о существованіи австралійской земли, простиравшейся отъ Новой Зеландіи до Bouvet Inseln (къ юго-западу отъ мыса Доброй Надежды), которыхъ считали двумя мысами континента. Капитанъ Кукъ отправился отыскивать эту землю, потому что «была ли неизслѣдованная часть южнаго полушарія только огромная водяная масса, или же содержала въ себѣ новый континентъ, составляло вопросъ, долгое время занимавшій не только ученыхъ, но и большинство морскихъ державъ Европы. Привести къ концу разнообразныя сужденія о такомъ интересномъ и важномъ предметѣ было главною цѣлью государя, когда онъ повелѣлъ предпринять это путешествіе (*). Кукъ разрушилъ фантастическую картину обширнаго южнаго континента и доказалъ, что если и существуетъ антарктическая земля на значительное протяженіе, то она должна заключаться за 60° параллели. Напрасно старался Wilkes, въ американской экспедиціи открытій, оживить это предположеніе, такъ какъ онъ признавалъ существованіе непроницаемой ледяной преграды съ высокими горами, а за ней къ югу свой антарктическій континентъ и изобра-

(*) Cook, Voyage towards the South Pole, 1772—1775. London 1777. 4°. Introduction p. IX.

www.starieknigi.info

зилъ это на своей картѣ; но, какъ извѣстно, сэръ Д. Россъ весело переплылъ черезъ ледяную преграду, горную землю и континентъ, даже несмотря на то, что пришелъ съ противуположной стороны; именно на томъ самомъ мѣстѣ, гдѣ Wilkes обозначилъ на своей картѣ горы, онъ бросилъ лотъ и съ 600 саженями не нашелъ дна.

Если Кукъ пріобрѣлъ большую заслугу, доказавъ, что не существуетъ чудовищная Terra Australis, то онъ очень уменьшилъ эту заслугу, создавъ такой же большой популярный предразсудокъ и антарктическое пугало, увѣряя самымъ утвердительнымъ образомъ, что полярное море отъ самой дальней точки, достигнутой имъ (71° 10′ S ш.), совершенно недоступно для судовъ и для продолженія изслѣдованія. Онъ говоритъ (*): «Дѣйствительно, мое мнѣніе, также какъ и мнѣніе большинства людей, находившихся на суднѣ, что этотъ ледъ (въ 71° 10′ S ш.) совершенно достигалъ полюса, или можетъ быть, прилегалъ къ землѣ, съ которой онъ былъ связанъ съ давнихъ временъ (**)» «и опасность, которой подвергаешься при изслѣдованіи берега, въ этихъ невѣдомыхъ моряхъ, полныхъ льда, такъ велика, что я смѣло утверждаю, что никакой человѣкъ никогда не рѣшится проникнуть далѣе меня, и земля, которая, можетъ быть лежитъ южнѣе, останется на всегда неизслѣдованною.» Это мнѣніе великаго мореплавателя задержало ревность дальнѣйшихъ изслѣдованій въ южныхъ водахъ на цѣлыя 40 лѣтъ, пока въ 1819 г. они не были снова предприняты русской экспедиціей подъ начальствомъ Беллингсгаузена и быстро продолжены Weddell, Biscoe, Kemp, Balleny, d'Urville, Wilkes, J. C. Ross и Moor до 1845 г. Какъ извѣстно, Sir James C. Ross достигъ 78° 10′, слѣдовательно на 7 град. шир. или 420 морскихъ миль далѣе къ полюсу, нежели Кукъ, не употребивъ однако паровой силы,

Описаніе Кукомъ льда и невозможности судоходства по антарктическому океану къ югу отъ 71° походитъ на общесуществующій предразсудокъ, основанный на совершенномъ незнаніи въ отношеніи къ морю, лежащему къ сѣверу отъ Шпицбергена. Когда онъ поворотилъ назадъ, у дальнѣйшей точки, отъ острова, названнаго имъ Südisches Thule», въ 60° S ш., онъ сказалъ, что ему «надоѣли эти высокія широты, гдѣ ничего не находилъ, кромѣ льда и густаго тумана» (*). Но въ той же самой мѣстности и почти на

(*) Cook, Voyage towards the South Pole, vol. 1, p. 268.
(**) Ebenda, vol. II. p. 231.
(*) Ebenda, vol. II, p. 223.

www.starieknigi.info

томъ же меридіанѣ приблизился Weddell, на своихъ двухъ хворыхъ судахъ отъ 65 до 160 тоннъ, на цѣлыя 850 морскихъ миль ближе къ полюсу, нежели Кукъ, и что еще замѣчательнѣе, онъ нашелъ море, съ прекрасной погодой, совершенно свободное отъ ледяныхъ равнинъ, полное неисчислимымъ количествомъ китовъ и птицъ. Дальнѣйшая точка, достигнутая имъ 20 февраля 1823 г., находилась въ 74° 15′ S ш. и 34° 16′ 45″ в. д. отъ Гр., и хотя дулъ сильный вѣтеръ отъ StW, видны были съ палубы только три ледяныхъ острова, а четвертый съ марса; голубыя птицы, предвѣстницы бури, буквально покрывали море; погода была пріятная, воздухъ очень чистъ. Какое счастье, что James Weddell былъ не «мечтательный голландецъ», но Master королевскаго британскаго флота, и что онъ разсказывалъ о своихъ открытіяхъ, не за кружкой крѣпкаго голландскаго пива, а напечаталъ и изложилъ свои наблюденія въ Лондонѣ, обнародовавъ ихъ въ англійскомъ сочиненіи (*). Въ дѣйствительности же главный законъ образованія и раздѣленія какъ арктическаго, такъ и антарктическаго льда, во всѣхъ его отношеніяхъ и слѣдствіяхъ, еще мало извѣстенъ или изслѣдованъ, а именно, что каждую зиму ледъ, образовавшійся у береговъ и въ морѣ, въ концѣ этого времени года приводится въ движеніе въ низкихъ широтахъ и тамъ быстро таетъ. Слѣдовательно, суда, которыя направляются къ полюсу весною и лѣтомъ, а до сихъ поръ избирали только эти времена года для полярныхъ путешествій, встрѣчаютъ обыкновенно эти ледяныя теченія на своихъ крайнихъ экваторіальныхъ границахъ, въ широтахъ, гдѣ зимою нельзя найдти нисколько льда и гдѣ онъ весною и осенью встрѣчается въ гораздо меньшемъ количествѣ, нежели лѣтомъ. Это явленіе бываетъ во всѣхъ полярныхъ водахъ, которыя имѣютъ значительное протяженіе и свободный входъ и выходъ. Большая часть наблюденій надъ этимъ предметомъ была произведена въ соотвѣтствующихъ широтахъ южнаго полушарія, потому что именно тамъ сосредоточиваются и перекрещиваются великіе торговые и судоходные пути всего свѣта. Капитанъ Мори просмотрѣлъ журналы не менѣе 1843 плаваній къ югу отъ 35° S ш. для того, чтобы сравнить числа встрѣчи льда (*). Изъ этихъ 1843 плаваній 167 встрѣтили ледъ, и изъ нихъ 39 или почти $^1/_4$ въ декабрѣ (соотвѣтствующемъ нашему іюню), ни одно не встрѣтило льда въ іюлѣ (нашемъ январѣ);

(*) Weddell, A voyage towards the South Pole, 1822—24. London 1825.

(*) Maury—Sailing directions, 8 edition, vol. II, p. 580 и Physical Geography of the Sea, London, p. 478.

www.starieknigi.info

132 встрѣтили ледъ во время антарктическихъ лѣтнихъ мѣсяцевъ—ноябрѣ, декабрѣ, январѣ, февралѣ и мартѣ (съ нашего мая до сентября), и только 35 или около $^1/_5$—во время зимнихъ мѣсяцевъ. Того же результата достигъ профессоръ G. Neumayer, разработавъ многочисленныя наблюденія въ Flagstaff Observatorium, собранныя въ Мельбурнѣ съ 1858 по 1862 г. Онъ говоритъ: «Въ декабрѣ и январѣ (соотвѣтствующихъ нашему іюню и іюлю) посѣщается южный Великій океанъ между 50° и 55° S ш. неизчисленными ледяными горами. Подъ вліяніемъ S и SO бурь, ледяной флотъ въ концѣ августа (нашемъ февралѣ) приходитъ къ сѣверу въ движеніе, въ срединѣ декабря, передъ западными вѣтрами, онъ плаваетъ между параллелями 50 и 60° и самое большое скопленіе льда находятъ въ ноябрѣ, декабрѣ, январѣ и февралѣ (съ нашего мая до августа), около параллели 55° S. Суда, которыя плаваютъ во время этихъ мѣсяцевъ подъ параллелью 60°, подвергаются поэтому меньшей опасности (*). Итакъ, торговый флотъ всего міра плаваетъ въ той самой параллели 60°, изъ которой великій Кукъ думалъ воротиться. Скопившійся ледъ, будь онъ въвидѣ плавающаго льда, ледяныхъ горъ, или глыбъ льда, т. е. соединенныхъ огромныхъ ледяныхъ массъ,—образуетъ двигающійся поясъ, шириною отъ 2 до 6 градусовъ меридіана,—на полярной сторонѣ котораго море не наполнено увеличивающимся количествомъ льда, какъ обыкновенно предполагаютъ, но болѣе или менѣе свободно отъ него. Суда, которыя прорвутся сквозь этотъ ледяной поясъ, найдутъ море, свободное для плаванія въ самыхъ высшихъ широтахъ и даже до самаго полюса. Подобнымъ же образомъ суда, которыя пройдутъ между плавающимъ льдомъ около Шпицбергена, увидятъ море свободное для плаванія до самаго сѣвернаго полюса. Хорошо извѣстно, что въ нѣкоторыя времена года, и часто въ продолженіе цѣлаго года сѣверная часть Бафинова залива бываетъ свободнѣе отъ льда и удобнѣе для плаванія, чѣмъ южная его часть въ Девисовомъ проливѣ, лежащемъ на 1000 морскихъ миль южнѣе.

Распространеніе льда въ арктическихъ и антарктическихъ моряхъ зависитъ именно отъ ежегоднаго движенія льда, который отъ странъ близлежащихъ къ полюсу отрываетъ ледъ, образующійся и скопляющійся тамъ каждую зиму. Скопленіе льда, которое встрѣчается судамъ на обѣихъ сторонахъ земли во время лѣта въ низшихъ широтахъ, напоминаетъ о подобномъ же явленіи въ гидро-

(*) Neumayer, Meteorological and Nautical Observations, Melbourne 1864 p. 339. (Это прекрасное сочиненіе, изданное правительствомъ колоніи Викторіи, имѣетъ большое значеніе для мореплаванія и физической географіи).

www.starieknigi.info

графіи рѣкъ, изъ которыхъ многія образуютъ при своихъ устьяхъ преграды, опасныя и затруднительныя для судоходства, между тѣмъ, выше этихъ преградъ, рѣки часто бываютъ судоходны на большое пространство.

Антарктическія экспедиціи показываютъ также самымъ наглядымъ образомъ, что̀ можетъ быть достигнуто въ путешествіяхъ для открытій на судахъ въ сравненіи съ санными экспедиціями. Мы видѣли изъ статьи капитана Осборна, что пространство, которое проѣхали въ саняхъ для отысканія Франклина, равнялось 40 000 морскимъ милямъ; но эти экспедиціи были чрезвычайно многочисленны и на нихъ было употреблено нѣсколько лѣтъ, между тѣмъ какъ разстояніе проплытое однимъ Дж. Россомъ, только во время трехъ лѣтнихъ плаваній, каждое не болѣе двухъ мѣсяцевъ, въ границахъ плавающихъ льдовъ, по крайней мѣрѣ равняется 41 500 англ. милямъ (*). Только одно плаваніе въ пространствѣ, лежащемъ противъ Victoria Land, къ югу отъ 70° ю. ш., равняется 4500 милямъ и было пройдено въ 10 недѣль. Это пространство, проплытое вдоль и поперекъ, почти равняется всей области на западъ отъ Lancaster Sound'a, по которой проѣхали многочисленныя санныя экспедиціи для отысканія Франклина. Въ годовомъ отчетѣ кородевскаго географическаго общества было сказано при пожалованіи Дж. Россу золотой медали: «Это величайшее географическое открытіе новѣйшаго времени (т. е. открытіе Victoria Land съ ея исполинскими вулканами) было сдѣлано въ продолженіе одного короткаго мѣсяца,» и съ полнымъ удовольствіемъ долженъ я сообщить, что это трудное предпріятіе было выполнено до конца и не случилось ни одного несчастнаго случая, катастрофы или болѣзни и притомъ должно замѣтить, что не была употреблена паровая сила.

Санная экспедиція, отправляющаяся изъ Smith Sound'a при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ, должна направиться по извилинамъ маленькихъ завертывающихся каналовъ, подобныхъ тѣмъ, которые находятся на югозападѣ; между тѣмъ, судну, находящемуся въ морѣ у Шпицбергена, открыта вся полярная область, на сколько простирается море. Экспедиція, подобная экспедиціи Дж. Росса, открыла бы наукѣ всю центральную область отъ Шпицбергена до Берингова пролива, отъ береговъ Сибири до Melville Insel и до самой дальнѣйшей точки, достигнутой Кэномъ. Санныя путеше-

(*) Судя по картамъ въ его сочиненіи,—изъ которыхъ самая главная имѣетъ такой малый масштабъ, что дѣйствительное протяженіе плаванія навѣрное содержало бы 50 000 миль, если бы они были начерчены и вычислены на картѣ достаточно большаго масштаба.

www.starieknigi.info

ствія уже по своему свойству очень ограниченны; въ тотъ же промежутокъ времени (около 4 лѣтъ) и съ тѣми же средствами, которыя по соображенію должны быть употреблены предполагаемой санной экспедиціей, паровыя суда, вѣроятно, могли бы достичь сѣвернаго и южнаго полюса.

Хотя географическій и ученый свѣтъ будетъ совершенно доволенъ, если экспедиція будетъ отправлена исключительно съ ученою цѣлью, но даже одни только интересы ловли китовъ въ полярныхъ странахъ очень важны, и я упоминаю только о фактѣ, что доходъ, получаемый американцами съ ловли китовъ въ Беринговомъ проливѣ, въ продолженіе двухъ лѣтъ достигъ огромной цифры 8 милліоновъ долларовъ.

Позволяя себѣ обратить вниманіе англійскихъ географовъ на предъидущія замѣчанія и соображенія, я имѣю преимущественно въ виду желаніе, чтобы новая англійская экспедиція къ сѣверному полюсу увѣнчалась бы лучшимъ успѣхомъ, чѣмъ прежнія, подъ начальствомъ Sir Edward Parry, Kane и Hayes, Врангеля и Анжу, которые всѣ старались достигнуть его въ саняхъ и поэтому имѣли, къ сожалѣнію, неудачу. Еслибы одновременно съ испытаніемъ поѣздки по льду отправилось бы одно или два винтовыхъ паровыхъ судна по морю отъ Шпицбергена къ сѣверу, то причина неудачи перваго, именно существованіе открытой воды, доставила бы удачу судамъ, и на оборотъ. Депо угля въ Гамерфестѣ, въ 70° N ш. замѣнило бы запасъ, истребленный во время плаванія изъ Англіи, и такимъ образомъ способствовало бы экспедиціи при благопріятныхъ обстоятельствахъ вступить въ полярное море.

Надлежащее винтовое паровое судно могло бы въ должное время года совершить путешествіе изъ Темзы къ сѣверному полюсу и обратно, или въ какую нибудь землю по ту сторону полюса, по направленію Берингова пролива, сибирскаго или американскаго берега, въ 2 или 3 мѣсяца, съ издержкою, которая въ сравненіи съ тѣми, которыя были употреблены на каждую арктическую экспедицію, отправленную черезъ Бафиновъ заливъ, была бы совершенно незначительна. Во всякомъ случаѣ, я надѣюсь, что вы, сэръ, географы и ученые Англіи не оставите безъ вниманія этого предмета и что англійское правительство вышлетъ экспедицію, какой бы путь ни выбрали для нея. Ничего не стоило бы это для Англіи, единственной страны въ мірѣ, которая могла бы выслать экспедицію при благопріятныхъ обстоятельствахъ, такъ какъ она обладаетъ самой большой опытностью, способнѣйшими людьми, кораблями, вооруженіемъ и спасительными средствами, необходимыми въ подобномъ предпріятіи.

www.starieknigi.info

Когда за четверть столѣтія тому назадъ французскія и американскія экспедиціи, подъ начальствомъ Д. Дюрвиля и Wilkes, одновременно съ Дж. Россомъ находились въ антарктическихъ водахъ, было ясно видно, что только англичане были въ полярномъ элементѣ совершенно какъ дома; они безстрашно плавали, имѣя цѣлью важныя изслѣдованія, въ продолженіе трехъ лѣтъ сряду, между тѣмъ какъ другія эскадры, при стараніи достичь южнаго полюса, возвратились скорѣе.

И дѣйствительно, тамъ, гдѣ богатство страны такъ много обязано географическимъ открытіямъ и познаніямъ, какъ въ Англіи, тамъ долженъ быть заплаченъ маленькій процентъ наукѣ.

При каждомъ новомъ предпріятіи, которое должно подвинуть человѣческое знаніе на шагъ впередъ, являются люди, которые говорятъ противъ него, по той простой причинѣ и только потому, что они не могутъ достовѣрно разсчитывать, принесетъ ли оно непосредственную выгоду въ видѣ фунтовъ стерлинговъ и пенсовъ. Подобнаго же рода люди осмѣивали идею желѣзной дороги и парохода, и если бы желаніе ихъ было исполнено, у насъ не было бы желѣзныхъ дорогъ и пароходовъ, не была бы открыта Америка, не процвѣтали бы золотые пріиски Австраліи и т. д. Но я васъ увѣряю, что для насъ, внѣ Англіи, величіе ея націи и ея подданныхъ не менѣе выступаетъ впередъ въ ихъ систематическихъ изслѣдованіяхъ страны альпійскихъ глетчеровъ, въ ученыхъ поѣздкахъ въ воздушныхъ шарахъ, въ снятіи плана Іерусалима, въ изслѣдованіи Мертваго моря (для чего, какъ я это слышалъ, къ моему удовольствію, общество пожертвовало 100 Ф. ст.), въ измѣреніи морской глубины въ полярныхъ экспедиціяхъ и т. д., нежели въ чемъ либо другомъ.

Таблица путешествій къ сѣверному полюсу.

(Составленная Clements R. Markham, Esq. Sec. R. G. S.)

Годъ.	Капитанъ и судно.	Достигнутая широта.	Данныя наблюденія.	Степень вѣроятія.	Замѣчанія.
1266	(Norman from Gardar in Greenland) Норманъ изъ Гардара въ Гренландію.	75° 46′ N.	25 Іюня, на мер. къ югу солнце достигаетъ такой высоты, что когда человѣкъ ложится поперекъ шестивесельной лодки, противъ шкафута, тѣнь, бросаемая стороною лодки ближайшей къ солнцу, достигаетъ его лица; въ полночь солнце было такъ высоко какъ оно бываетъ на NW во время наибольшей своей высоты въ Гардарѣ.	Письмо одного Нормана Haldor, къ другому Arnold-Antiq. Amer, «R. G. S. Journal» VII. p. 127.	25 Іюня въ 13-мъ столѣтіи склоненіе солнца + 17°54′. Наклоненіе эклип. + 13°32′ Гардаръ находится въ 60°55′ N. Тамъ высота солнцакъ NW во время лѣтняго солнцестоянія 3° 40′: равно полуночной высотѣ солнца 25 Іюня въ 75° 46′ N, немного сѣвернѣе Баррова пролива.
1656	(Two Dutchman) Два голландца.	89° 0′ N.	Четыре журнала, веденные на двухъ судахъ расходились только въ 4-хъ минутахъ.	«Путешествіе капитана Вуда» (Wood) ст. 145. Вудъ говорилъ, что капитанъ Гульденъ (Goulden) донесъ объ этомъ его величеству въ 1676 г.	
1670	(A. Dutchman). Голландецъ.	2° отъ полюса	Неопредѣлены.	Мохоп, гидрографъ при Карлѣ II, говорилъ, что онъ слышалъ объ этомъ отъ матроса въ питейномъ заведеніи въ Амстердамѣ, куда онъ отправился выпить кружку пива.—«Harris» i. p. 616.	

www.starieknigi.info

Годъ.	Капитанъ и судно.	Широта.	Данныя наблюденія.	Степень вѣроятія.	Замѣчанія
1690	(A Dutch ship). Голландское судно.	83° 0′ N	Капитанъ не хотѣлъ вести никакого журнала.	Въ 1745 г. докторъ Далли (Dr Dallie) разсказывалъ доктору Кемпферу, издателю «Путешествій» Гарриса (Harris's Voyages), что онъ служилъ на этомъ суднѣ; Далли былъ въ путешествіи Роггевейна (Roggewein's voyage)	Теплая погода, море свободное отъ льда, и текущее, подобно Бискайскому заливу.
1707	(Captain Cornelis Gillis a Dutchman). Голландецъ капитанъ Корнелисъ Гиллисъ.	Гораздо далѣе 81° 0′ N	Не опредѣлены.	Письмо Джона Валига (John Walig) къ гг. Страфорстамъ (Messrs Straphorst) въ 1775 г.	
1720	(Captain Johnson or Monson). Капитанъ Джонсонъ или Монсонъ.	83° 0′ N	Не опредѣлены.	Бюффонъ «Ест. Ист.» на 25 ст. Бюффону разсказывалъ объ этомъ докторъ Хикманъ (Dr. Hickman) въ 1730 г.	Барингтонъ предполагаетъ что к. Галлей (Dr. Halley) убѣдилъ кап. Джонсона взять съ собою на съѣ. одинъ изъ его термометровъ и что онъ достигъ 83°. «Barrington» ст. 47.
	(Captain Alexander Cluny). Капитанъ Александръ Клюне.	82° 0′ N	Не опредѣлены.	«Barrington» ст. 48.	Карта изданная подъ присмотромъ самого Клюне съ означеніемъ его мѣстостоянія.
1744	(The ship Captain Guy). Капитанъ Гуй.	81° 30′ N	Наблюденія капитана и его помощника.	James Hutton, по прозванію «Крѣпкая старая смола» (a hardy old tar), бывшій на суднѣ — «Barrington» ст. 64.	

1746	Captain Andrew Fisher, Ship Ann and Elizabeth). Капитанъ Андрей Фишеръ, судно Анна и Елизавета.	82° 34′ N	Его собственное донесеніе.		
1751	(Captain Mackallam). Капитанъ Маккалламъ.	83° 30′ N	Наблюденія дамсевыхъ и гадлеевыхъ квадрантами.	Разсказъ г. Ватса (Mr. Watts) 20 лѣтъ спустя, такъ какъ капитана не было въ живыхъ. Во время плаванія, Ватсу было 17 лѣтъ.	Открытое море къ сѣверу, на кусочка льда на протяженіи послѣднихъ трехъ градусовъ.
1752	(Captain John Phillips, Ship Loyal Club). Капитанъ Джонъ Филлисъ. Судно Loyal Club.	81° 0′ N	Набл.	Его собственное донесеніе.	Онъ говоритъ, что удить рыбу очень обыкновенное дѣло въ этой широтѣ.
1754	Капитанъ James Wilson Судно Sea Nymph.	83° 15′ N	Набл. Mr. Ware, помощника	Донесеніе Mr. Ware.	Море совершенно чистое.
1754	Капитанъ Guy; судно Unicorn.	83° N (Іюня 4) 82°3′N (Іюня 5)	Набл. ⊙	Донесеніе Mr. Adams, бывшаго на суднѣ.	89-ое путешествіе капитана Guy въ эти моря.
1756	Капитанъ James Monigomery. Судно Providence.	83° N	Набл.	Его собственный отчетъ.	
1760	Капитанъ Humphrey Ford. Судно Dolphin.	81° 0′ N	Не показаны.	Его собственный отчетъ.	
1766	Капитанъ Robinson; судно Reading.	82° 30′ N	Разстояніе счисленное, найденное по обратному ходу въ Hackluyd Head въ 24 часа.	Его собственный разсказъ. Mr. Barrington.	Открытое море. Онъ думалъ, что можетъ быть достигъ бы 83°.

www.starikoff.info

Годъ.	Капитанъ и судно.	Широта.	Данныя наблюденія.	Степень вѣроятія.	Замѣчанія.
1766	Капит. Jonathan Wheatley, судно Grampus.	81° 30′ N	Не показаны.	Его собственный разсказъ.	Три голландскихъ капитана сказали ему, что они были въ 89° N.
1768	David Boyd; бригъ Betsy.	82° 0′ N	Раз. счисл.	Его собственный отчетъ. Онъ былъ помощникомъ.	Опрокинутъ порывомъ вѣтра.
1773	Капитанъ Ralph Dale, судно Anna и Elizabeth.	81° 0′ N	Не показаны.	Его собственный разсказъ.	Нашелъ много льда.
	Капитанъ John Greenshaw.	82° 0′ N	Не показаны.	— — —	Ничего нельзя было замѣтить, кромѣ твердаго льда на западъ отъ Шпицбергена. Онъ говорилъ, что «капитанъ John Crastoft во время его службы въ южныхъ моряхъ, однажды достигъ до 83° N.»
1773	Капитанъ Robinson; судно St. George.	81° 10′ N	Наб. гадлеевымъ квадрантомъ «очень точное».	— — —	Онъ послѣ того преслѣдовалъ кита на четыре часа къ сѣверу, такъ что по его предположенію онъ достигъ 81° 31′ N, дол. 8° O. Открытое море къ ONO.
1773	Капитанъ John Clarke, судно Sea Horse.	81° 30′ N	D. R. (Разстояніе счисленное).	— — —	Открытое море къ N. Сильное волненіе отъ NO.
1773	Капитанъ Bateson; судно Whale.	82° 15′ N	D. R. Разстояніе счисленное.	«Bateson's Journal».	«Очень способный морской офицеръ, я вполнѣ доволенъ точностью его разсказа». Barrington, ст. 74.

1773	Капитанъ Phipps. Капитанъ Lutwidge, H. M. S. Racehorse. H. M. S. Carcass.	80° 48′ N	Наб.	«Путешествія» Phipps'a къ сѣверному полюсу.	Экспедиція была отправлена по просьбѣ кор. об. и Barrington'a. Найдено было невозможнымъ пройти черезъ ледъ къ сѣверу отъ 81°. Ледъ продолжался гладкой обширной равниной до горизонта.
1774	Капитанъ John Reed; судно Buckingham.	81° 42′ N	Не показаны.	Его собственный разсказъ.	Голландскій капитанъ по имени Hans Derrick сказалъ ему, что онъ, имѣя пять судовъ подъ своею командою, достигъ 86° N.
1806	Капитанъ Scoresby; судно Resolution	81° 12′ 42 N 81° 30′ N (5° 10′ отъ полюса).	Наб. ☉ D. R. (Разстояніе счисленное).	«Мой отецъ», ст. 161. (My father).	Навигація совершенно открытая къ ONO, на нѣсколько миль.
1818	Капитанъ Buchan, Лейтенантъ Franklin, H. M. S. Dorothea, H. M. S. Trent.	80° 34′ N	Наб. ☉	«Barrow», ст. 56—73.	Остановлены льдомъ.
1823	Капитанъ Clavering H. M. S. Griper. и Капитанъ Sabine.	80° 20′ N	Наб. ☉	«Barrow», ст. 130.	На восточномъ берегу Гренландіи въ 75° 12′ N они видѣли гористую землю по прямому направленію до 70° N. Высота берега 3000 футъ, еще съ высшими горами во внутрь земли.

www.starkotg.info

	Капитанъ Parry. H. M. S. Hecla. Лодки Enterprise и Endeavour.	82° 45′ N 19° 25′ O	Наб. ⊙	«Barrow» ст. 303.	Начальники при показаніи широты въ своихъ донесеніяхъ королю, придерживались мнѣнія, «что небыло достовѣрнаго разсказа о какомъ либо суднѣ дошедшемъ далѣе на сѣв. 81°, кромѣ Scoresby».
Обыкновенное мѣсто лова рыбы въ послѣднемъ столѣтіи находилось между 78° и 80° N. Голландскіе шкипера отвѣчали въ 1774 г.: Баррингтону: «Мы рѣдко можемъ дойти далѣе 80½° N, но почти всегда достигаемъ этой широты.					
1853 до 1855	д-ръ Кэне (Kane)	80° 40′ N	? Мер. высота солнца. Согласно съ Morton'омъ	Показаніе Morton, the steward, который говорилъ что видѣлъ землю до 83° 30′ N, съ 21 Іюня по 24 — «R. G. S. Journal» XXVIII ст. 283, note.	Смотри разсужденія Dr. Rink объ «Kane's Polar Sea» въ R. G. S. Journal XXVIII ст. 272 и слѣд.

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

ПРЕДСКАЗАНІЯ ПОГОДЫ.

Одно изъ замѣчательныхъ явленій нашего вѣка состоитъ въ стремленіи каждой науки къ полезнымъ практическимъ цѣлямъ. Нельзя, однако, сказать, чтобы при началѣ изученія какого нибудь предмета, изслѣдователи непремѣнно были убѣждены въ практической пользѣ, какую ихъ изслѣдованія могли принести человѣчеству. Такъ напримѣръ, изученіе электричества, занявшаго столь важное мѣсто въ примѣненіи къ практической пользѣ, въ продолженіе нѣсколькихъ вѣковъ представляло лишь пищу для простой любознательности.

Древніе астрономы долгое время наблюдали движеніе небесныхъ тѣлъ, не подозрѣвая, что впослѣдствіи астрономическія наблюденія будутъ служить моряку средствомъ для опредѣленія своего пути въ океанѣ, а географу—для опредѣленія размѣровъ земнаго шара. Что касается до метеорологіи, то въ ея назначеніи не ошибались съ самыхъ древнихъ временъ. Отъ нея прежде всего требовали предсказанія бурь, дождей и хорошой погоды. Ученые долгое время не хотѣли согласиться на подобное требованіе не потому, впрочемъ, чтобы они считали безполезнымъ изученіе воздушныхъ явленій, но потому, что предсказанія погоды казались имъ задачею слишкомъ трудною и сложною. Задача, которую они задавали себѣ при изученіи метеорологіи, была гораздо менѣе важна. По мнѣнію ученыхъ, метеорологія должна была ограничиться на время собираніемъ термометрическихъ наблюденій, для того, чтобы изъ многолѣтнихъ наблюденій вывести среднюю температуру страны, опредѣлить вліяніе высотъ горъ на климатъ и измѣрить количество воды, выпадающей въ данномъ мѣстѣ въ продолженіе мѣсяца и года. Повидимому всѣ метеорологическія наблюденія служили только для вывода сред-

www.starieknigi.info

нихъ величинъ, которыя не приносятъ однако ни пользы для практическихъ цѣлей, ни интереса для любознательности.

Однако, съ того времени, какъ Мори издалъ въ свѣтъ свои карты вѣтровъ и теченій, значительно сократившія время переходовъ по океанамъ, общее вниманіе было обращено на примѣненіе метеорологіи къ практическимъ пользамъ мореплаванія. Съ учрежденіемъ въ Англіи метеорологическаго департамента, во главѣ котораго сталъ извѣстный морякъ и ученый метеорологъ, адмиралъ Фицрой, практическое примѣненіе метеорологіи приняло болѣе обширные размѣры и обратилось преимущественно къ предсказаніямъ бурь. Продолжительный и успѣшный опытъ этихъ предсказаній убѣдилъ мало по малу общество, что всѣ воздушныя явленія повинуются непреложнымъ законамъ и, не смотря на то, что до сихъ поръ мы не знаемъ этихъ законовъ, никто уже не отвергаетъ возможности предсказывать погоду, хотя въ эти предсказанія неминуемо должны вкрадываться болѣе или менѣе важныя ошибки. Нѣтъ сомнѣнія, что въ то время, когда будетъ извѣстна точная теорія воздушныхъ перемѣнъ, предсказанія погоды будутъ составляемы для каждой мѣстности съ математическою точностію; для того же, чтобы дойдти до этой теоріи, необходимо много попытокъ, колебаній и ошибокъ. Въ настоящее время самыя предсказанія погоды имѣютъ различныя основанія; такъ, адмиралъ Фицрой въ Лондонѣ, астрономъ Леверье въ Парижѣ, профессоръ Бюи-Балло въ Утрехтѣ, профессоръ Дове въ Берлинѣ и Матеучи въ Туринѣ основываютъ свои предсказанія на сравненіи одновременныхъ данныхъ, получаемыхъ ежедневно по телеграфу съ различныхъ метеорологическихъ станцій, принимая при томъ во вниманіе мѣстныя особенности каждаго даннаго пункта. Не смотря на повсемѣстное развитіе этой системы, нельзя, однако, безусловно отвергать предсказаній, составляемыхъ на другихъ основаніяхъ; такъ Матье де ла Дромъ, записка котораго приводится ниже, утверждаетъ, что состояніе погоды въ каждомъ мѣстѣ главнѣйше зависитъ отъ положенія солнца и луны относительно этого мѣста въ продолженіи нѣкотораго числа фазисовъ луны, и что, зная это положеніе въ прошедшемъ времени, онъ знаетъ также погоду, которая будетъ въ этомъ мѣстѣ при тѣхъ же положеніяхъ этихъ свѣтилъ, такъ какъ тѣ же причины должны произвести тѣ же послѣдствія. Изъ этого видно, что Матье придаетъ важное значеніе атмосфернымъ приливамъ, производимымъ

www.starieknigi.info

вліяніемъ луны, тогда какъ всѣ ученые, принимающіе первую систему, отвергаютъ вліяніе атмосферныхъ приливовъ въ отношеніи перемѣнъ погоды.

Другой французскій ученый, Кувье-Гравье, обратилъ особенное вниманіе на аэролиты и преимущественно на падающія звѣзды. Съ 1841 года, въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ, онъ велъ ежедневный журналъ, въ которомъ по совѣту Араго записывалъ число наблюденныхъ каждую ночь метеоровъ и направленіе, по которому они двигались на небѣ. Эти наблюденія показали ему, что число падающихъ звѣздъ, начиная съ вечера, увеличивается каждый часъ до самаго утра. Среднимъ числомъ въ часъ было 10 падающихъ звѣздъ; но если разсматривать число ихъ отдѣльно по часамъ, то съ 7 ч. вечера до полуночи было всего по семи падающихъ звѣздъ въ часъ, тогда какъ съ полночи до 7 ч. утра ихъ приходилось въ часъ по четырнадцати. Эти числа измѣнялись, впрочемъ, смотря по временамъ года. Наибольшее число падающихъ звѣздъ было замѣчено имъ ежегодно 9, 10 и 11 августа, когда приходилось среднимъ числомъ по 60 падающихъ звѣздъ въ часъ. Хотя эти явленія годъ отъ году измѣняются, но измѣненія происходятъ съ нѣкоторою правильностію, которая доказываетъ, что и эти по видимому самыя неправильныя явленія имѣютъ свои опредѣленные законы. Хотя многочисленныя наблюденія надъ падающими звѣздами весьма мало разъяснили это явленіе, однако нѣкоторые, изъ наблюденія этихъ явленій, выводятъ признаки для опредѣленія предстоящей погоды. Идея эта не новая. Еще древніе, которые считали падающія звѣзды за кометы, принимали ихъ за признаки вѣтровъ и засухи. По старому повѣрью моряковъ, вѣтеръ долженъ былъ наступить съ той стороны, гдѣ замѣчаютъ падающія звѣзды, а большое число ихъ служило признакомъ дождя. Кувье-Гравье опредѣляетъ съ большею точностію признаки, доставляемые падающими звѣздами. По его мнѣнію, всѣ атмосферныя возмущенія, ощущаемыя нами въ видѣ града, дождя, вѣтра, холода и пр., могутъ быть предсказаны за нѣсколько дней измѣненіями въ явленіи падающихъ звѣздъ. Число, цвѣтъ, перемѣна направленія и скорость паденія ихъ служатъ признаками, которые для опытнаго наблюдателя должны показать наступленіе дождя или хорошой погоды.

Не смотря на то, что противъ теоріи Матье и Кувье-Гравье

www.starieknigi.info

есть много серьезныхъ возраженій, нельзя, однако, безусловно отвергать ни одной системы предсказаній, основанной на наблюденіи тѣхъ или другихъ атмосферныхъ явленій, пока новѣйшая разработка науки не дастъ прочныхъ основаній для вывода теоріи воздушныхъ перемѣнъ, тѣмъ болѣе, что всѣ эти системы вѣроятно не болѣе какъ части одного и того же цѣлаго, только не связанныя пока между собою ни какимъ общимъ закономъ. Въ этихъ видахъ для читателей Морскаго Сборника будетъ не безъинтересно прочитать нижеприводимую записку Матье де ла Дромъ, въ которой онъ излагаетъ основанія своей теоріи.

Н. Тресковскій.

ЗАПИСКА,

ЧИТАННАЯ К. ПЛОНЪ НА СЪѢЗДѢ ДЕПУТАТОВЪ ОТЪ УЧЕНЫХЪ ОБЩЕСТВЪ

(въ засѣданіи 15-го марта 1864 года) по порученію г. Матье изъ Дрома.

Кондильякъ (Дромъ) 12 марта 1864 года.

Господа, я поспѣшилъ бы лично явиться на вашъ съѣздъ, еслибы не препятствовали тому ужасныя страданія ревматизмомъ и подагрою. Давно уже борюсь съ моими немощами и если бы не поддерживали меня мои занятія, я увѣренъ, что давно не было бы меня на свѣтѣ (*). Я живу только вѣрою. То, что при возможности лично пріѣхать въ Парижъ имѣлъ бы честь сообщить, то попытаюсь представить другу, долженствующему замѣнить меня предъ вами.

Основательна ли та вѣра, которая меня поддерживаетъ? Сдѣлалъ ли я дѣйствительно открытіе? Благодарю васъ, господа, что занялись этими вопросами и помѣстили ихъ во главѣ программы вашей. Кажется, что предсказаніе погоды, съ той поры, какъ вы признали достойнымъ обратить на него вниманіе ваше, выходитъ изъ области мечтаній. Удивленіе, нечаянность и математическое недовѣріе начинаютъ слабѣть. Возможно уже, кажется, допустить, что атмосферическія явленія перестаютъ быть случайными, и что они подчинены высшимъ законамъ, основаннымъ на непреложныхъ за-

(*) Г. Матье недавно скончался.

www.starieknigi.info

конахъ природы. Еще не вѣрится, но ощущается потребность въ изысканіяхъ. Мнѣ не предлагаютъ уже предварительныхъ вопросовъ, а соглашаются на изслѣдованія. Какъ прискорбно, что не могу лично предстать предъ вами и защищать то знамя, которое я первый водрузилъ. Съ 1857 года разбиралъ я въ *Сивайской газетѣ* вопросъ *о предсказаніи погоды*; еще съ той поры объявлялъ я, что отыскалъ нить, долженствующую руководить по темному лабиринту атмосферическихъ возмущеній. Наконецъ, настойчивость моя вызвала сочувствіе и попытки достигнуть, хотя бы другими путями, къ разрѣшенію предложенной мною задачи. Искренно желаю, чтобы труды моихъ послѣдователей не были бы утрачены ни для науки, ни для человѣчества.

Ученые составители программы вашей задали себѣ вопросъ: достаточно ли *наблюденій и опытовъ*, чтобы оправдались предсказанія, объявляемыя мною въ теченіе двухъ лѣтъ? Объяснюсь о наблюденіяхъ, которыми располагаю, о выводахъ, къ которымъ они меня привели и скажу о критикѣ, которой выводы эти подверглись.

Разсуждать ли мнѣ объ опытахъ, которымъ постоянно подчинялъ я свою теорію съ іюля 1862 года? Разсматривать ли мнѣ метеорологическія явленія, случившіяся съ той поры, въ разныхъ частяхъ нашего отечества, на сѣверѣ, на югѣ, на востокѣ и на западѣ? Это завлекло бы меня слишкомъ далеко и не привело бы ни къ какому заключенію. Я не мыслю вынудить согласія съѣзда. Мнѣ хорошо извѣстна осмотрительность ученыхъ обществъ, и я первый ее одобряю. Мнѣ кажется, что я угадываю намѣренія ваши, покорнѣйше прося васъ, господа, назначить коммисію, поручивъ ей повѣрить съ моими предсказаніями тѣ метеорологическія явленія, которыя будутъ въ 1864 году. Предварительная работа эта должна пролить новый свѣтъ на вѣру вашу и вы произнесете рѣшеніе ваше въ засѣданіи будущаго 1865 года, съ большею увѣренностію.

Я коснусь только теоретической стороны моихъ занятій, объяснивъ вамъ документы, служившіе основаніемъ для работъ моихъ; число ихъ увеличивается ежедневно.

Первыя изысканія мои основывались на женевскихъ наблюденіяхъ, съ 1 января 1796 года, т. е. на метеорологическомъ журналѣ за 67 лѣтъ. Глубокое изученіе данныхъ этого журнала привело меня къ убѣжденію, что воздушныя явленія подчинены законамъ положительнымъ, неизмѣняемымъ.

Воззваніе къ гг. метеорологамъ-наблюдателямъ доставило мнѣ въ началѣ 1863 года нѣсколько журналовъ наблюденій, изъ различныхъ мѣстностей Франціи. Всѣ эти наблюденія, большею частію

www.starieknigi.info

новѣйшаго времени, не довольно продолжительны, почему и не могли дать мнѣ ничего болѣе, кромѣ частныхъ указаній. Самыми важными для меня были наблюденія изъ Ажда (Геро) и изъ Тулузы, веденныя подъ руководствомъ гг. Магъ, отца и сына, главныхъ инженеровъ общества южныхъ каналовъ; наблюденія изъ Биньоля (Варъ), веденныя докторомъ Пифаромъ; изъ Ажана—начатыя г. Бартайромъ и продолжаемыя г. Мигюсомъ. Журналы изъ Ажана и Тулузы содержатъ въ себѣ болѣе полувѣка наблюденій; бриньольскія наблюденія за 26 лѣтъ; а ажанскія за 22 года.

Въ апрѣлѣ 1863 года, я просилъ дозволенія списать журналы парижской обсерваторіи; но, не смотря на обязательность г. Дюрюи, нынѣшняго министра просвѣщенія, и приказаніе, немедленно имъ данное, копія съ записи парижскихъ наблюденій была мнѣ доставлена только въ сентябрѣ, тогда какъ Ежегодникъ мой (*) и Альманахъ были уже составлены и напечатаны. Я не успѣлъ еще изучить въ подробности этихъ драгоцѣнныхъ документовъ.

Покорнѣйше прошу васъ, господа, обратить вниманіе ваше на то, что всѣ болѣе продолжительныя и старинныя наблюденія, которыми я располагалъ, относятся къ южной Франціи (Женевѣ, Тулузѣ, Ажду, Ажену и Бриньолю). Такимъ образомъ и объясняется вѣрность предсказаній моихъ, относительно погоды въ южной Франціи и особенно приморскихъ мѣстностей Средиземнаго моря; вѣрности же этой уже нѣтъ для мѣстностей болѣе сѣверныхъ. Наконецъ, съ распространеніемъ моего ежегодника и альманаховъ, мнѣ обѣщали много журналовъ наблюденій, большею частію старинныхъ. Нѣкоторые уже и присланы. Журналы эти относятся къ мѣстностямъ Котъ д'Оръ, Энъ, Мёртъ, Альеръ, Айнъ, Кальвадосъ, Мозель, Па-де-Кале, Нижней Луары, Герсъ, Жиронды, Одъ и устьевъ Роны. Добавивъ къ тому копіи съ наблюденій при парижской обсерваторіи, всѣ эти данныя позволятъ мнѣ составить предсказанія погоды, почти для всей Франціи, исключая только развѣ нѣкоторыя мѣстности.

Здѣсь мѣсто, въ нѣсколькихъ словахъ напомнить основанія моей теоріи воздушныхъ явленій. Состояніе погоды въ извѣстной точкѣ земнаго шара зависитъ отъ положенія луны и солнца относительно этой точки, въ продолженіе нѣсколькихъ фазисовъ луны. Зная изъ предшествовавшихъ наблюденій погоду, бывшую при положеніи этихъ свѣтилъ, мнѣ становится извѣстна погода, которая должна быть при тѣхъ же положеніяхъ луны и солнца въ той же мѣстности.

(*) Annuaire Mailieu (de la Drôme), Indicateur du temps. *Ред.*

www.starieknigi.info

Тѣ же причины—и тѣ же послѣдствія. Безъ прежнихъ, предшествовавшихъ наблюденій, предсказанія погоды—только предположенія, изрѣдка оправдывающіяся дѣйствительностію. Я сдѣлалъ уже горькій тому опытъ. Положенія солнца и луны въ моменты фазисовъ, означены по солнечному времени, и время служитъ мнѣ руководствомъ. Зная, напримѣръ, что полнолуніе будетъ въ полночь и слѣдственно нашъ спутникъ на верхнемъ меридіанѣ; а солнце на нижнемъ; положеніе свѣтилъ будетъ обратное, если полнолуніе должно случиться въ полдень. Время служитъ двойнымъ указаніемъ положенія обоихъ свѣтилъ.

Слѣдственно положеніе солнца и луны, относительно извѣстной мѣстности въ данное время, опредѣляютъ хорошую и дурную погоду въ этой мѣстности. Не та ли же самая причина возвышаетъ въ однихъ мѣстностяхъ уровни океана, въ тоже время какъ онъ понижается въ другихъ? Не постоянное ли перемѣщеніе этихъ свѣтилъ,—слѣдствіе вращенія земли около своей оси,—производитъ приливы и отливы,—эти постоянныя движенія массы океана? Если оба свѣтила, волнующія и движущія воды океана, притягиваютъ такую массу тяжести, предъ которою масса Альпъ ничтожна, неужели они не въ состояніи дѣйствовать такимъ же образомъ на газообразную оболочку нашей планеты? Приливъ и отливъ Атлантическаго океана не указываетъ ли ясно на приливы и отливы нашей атмосферы, къ которымъ теорія моя относитъ значительную часть измѣненій погоды.

Атмосферическіе приливы и отливы признаны наукою; но Лапласъ, мнѣнія котораго придерживался и Араго, равно какъ и всѣ, современные физики и астрономы, утверждаютъ, что эти приливы и отливы слишкомъ слабы и ихъ даже нельзя сравнивать съ приливами и отливами океана; что перемѣщеніе слоевъ воздуха слишкомъ слабо, если вовсе неничтожно, изъ чего и заключаютъ, что этотъ феноменъ не можетъ имѣть замѣтнаго вліянія на климатологію земнаго шара.

Имена Лапласа и Араго внушаютъ мнѣ глубочайшее уваженіе; но это уваженіе не достигаетъ еще суевѣрнаго имъ поклоненія и увѣренности, чтобы эти знаменитые астрономы не могли бы ошибаться. Не родился еще тотъ ученый, который бы никогда не ошибался. Счастливъ тотъ вѣкъ, въ которомъ онъ будетъ жить. По старой привычкѣ я буду свободно разсуждать о мнѣніяхъ Лапласа и Араго.

Они утверждаютъ, что если бы атмосферическіе приливы и отливы были бы значительны; если бы солнце и луна притягивали

www.starieknigi.info

значительныя массы воздуха, то колонна атмосферы, возвышаясь, дѣлалась бы и тяжелѣе и черезъ то давила бы болѣе и болѣе на ртуть и возвышала бы барометръ, чего никогда никто не замѣчалъ. Дѣйствительно, барометръ, во время предполагаемыхъ атмосферическихъ приливовъ и отливовъ, показываетъ самыя незначительныя колебанія, изъ чего и заключаютъ, что возвышеніе атмосферическаго столба почти ничтожно или незначительно.

Таково опроверженіе. Моей теоріи противупоставляютъ показанія барометра. Для меня, признаюсь, удивительно, какъ изъ подъ пера Лапласа и Араго могло вылиться такое доказательство? И тотъ и другой впали въ ошибку, непостижимую для меня въ великихъ ученыхъ. Что есть тяжесть тѣлъ на земной поверхности? Она выражаетъ сумму притяженій земли, увеличенную или уменьшенную притяженіями луны и солнца, смотря по положенію этихъ свѣтилъ. Камень вѣситъ тысячу килограммовъ при положеніи солнца и луны на нижнемъ меридіанѣ; тотъ же камень будетъ вѣсить менѣе, если оба свѣтила находятся на верхнемъ меридіанѣ; если бы было иначе, то законъ тяготѣнія невѣренъ. Дѣйствительно, при положеніи солнца и луны на верхнемъ меридіанѣ, вѣсъ въ тысячу килограммовъ долженъ уменьшиться пропорціонально притяженію этихъ двухъ свѣтилъ. Если я веду магнитъ подъ желѣзомъ, то онъ увеличиваетъ его тяжесть, а перенесенный на поверхность—уменьшаетъ тяжесть того же желѣза, пропорціонально силѣ своего притяженія. Вѣсъ тѣлъ измѣняется постоянно подъ вліяніемъ тѣлъ небесныхъ и ихъ безпрерывнаго движенія. Несмотря на то, вѣсы показываютъ постоянно одинъ и тотъ же вѣсъ даннаго тѣла, потому что противуположный грузъ подвергается тѣмъ же самымъ законамъ тяготѣнія и притяженій.

Въ Ежегодникѣ моемъ я показалъ, что притяженіе образуетъ, въ верхнихъ слояхъ атмосферы, горы воздуха, точно также, какъ оно образуетъ, на поверхности моря, горы воды. Но это возвышеніе атмосферическаго столба нисколько не увеличиваетъ его вѣса, потому что онъ уменьшается тою же силою притяженія солнца и луны. Изъ всего этого слѣдуетъ, что барометръ не можетъ дѣлать никакихъ указаній.

Предположимъ трубу насоса, въ которомъ вода поднята естественнымъ образомъ на 29 футовъ. Если при отверстіи трубы, насасываніемъ приподнять воду еще на футъ, то составитъ 30 футъ. Но эти 30 футъ воды, при дѣйствіи насасыванія, не будутъ вѣсить болѣе чѣмъ прежніе 29 футъ. *То, что притягивается кверху, лишается тяготѣнія книзу.*

www.starieknigi.info

Возраженіе противъ воздушныхъ приливовъ и отливовъ по показанію барометра лишено основаній. Оно доказываетъ только, что самые возвышенные умы подвержены также иногда страшной разсѣянности.

Мнѣ возражали еще, что тѣла притягиваются пропорціонально своей *массѣ* и слѣдственно воздухъ, будучи въ 800 разъ легче воды, долженъ быть несравненно менѣе возмущаемъ притяженіемъ. Но забываютъ, конечно, что если на воздухъ солнце и луна дѣйствуютъ въ 800 разъ менѣе своимъ притяженіемъ, то и тяготѣніе его къ землѣ въ 800 же разъ менѣе, слѣдственно пропорціональность притяженій остается та же.

Есть океанъ воды; но предположимъ цѣлый океанъ ртути, которая въ 14 разъ тяжелѣе воды. Развѣ отъ того приливы и отливы были бы въ 14 разъ сильнѣе и они достигали бы вершинъ башень? Напротивъ, приливы и отливы были бы слабѣе, потому что сопротивленіе и треніе частицъ въ 14 разъ плотнѣйшихъ воды, мѣшало бы передвиженіямъ этой жидкости. Вмѣсто океана воды и ртути, предположимъ океанъ песку; не очевидно ли, что треніе его частицъ, хотя бы гладкихъ, какъ стекло, совершенно препятствовало бы его передвиженіямъ и предполагаемый океанъ вовсе не имѣлъ бы приливовъ и отливовъ, несмотря на то, что песокъ гораздо тяжелѣе воды. Вовсе не на плотность тѣлъ должно тутъ обращать вниманіе; но на подвижность частицъ, составляющихъ эти тѣла. Чѣмъ болѣе частицы подвижны, тѣмъ болѣе притяженіе возмущаетъ ихъ массу.

Тяга каминной трубы достаточна, чтобы произвести въ комнатѣ сильное движеніе воздуха (можно прибавить, весьма опасное для людей, подверженныхъ, какъ я, ревматизмамъ и подагрѣ). Тяга трубы, дѣйствіе которой почти ничтожно на массу воды, производитъ въ воздухѣ движенія, которыя не разъ случалось мнѣ проклинать. Пусть же судятъ о возмущеніяхъ въ атмосферѣ, производимыхъ притяженіемъ солнца и луны. Неужели еще нужно искать объясненій самыхъ сильныхъ бурь, жестокихъ урагановъ и возмущеній самыхъ опасныхъ?

Быстрыя и тихія движенія нижнихъ слоевъ атмосферы участвуютъ въ движеніяхъ прилива и отлива верхнихъ слоевъ. Если бы меня спросили, почему они не слѣдуютъ тому же направленію, я отвѣтилъ бы, что множество для того препятствій и достаточно упомянуть только про горы. Минеральныя воды Кондильяна, гдѣ я диктую эту записку, истекаютъ между горою Живодъ, лежащей къ югу, и горою Аппіонъ къ сѣверу. Южный вѣтеръ, ударяя въ

www.starieknigi.info

Аппіонъ, превращается въ восточный, а сѣверный вѣтеръ, касаясь горы Живодъ, превращается въ западный. Этотъ рикошетъ вмѣсто того, чтобы обезсилить токъ воздуха, усиливаетъ его иногда до крайности. Не видали ли мы часто опрокинутые сараи, разнесенные стоги, сломанныя и часто вырываемыя съ корнемъ деревья? Обѣ горы не совершенно другъ противъ друга, и потому скорѣе служатъ къ бѣдствіямъ, чѣмъ къ защитѣ долины. Понятно, что буйныя движенія нижнихъ слоевъ атмосферы должны имѣть вліяніе на послѣдующія, въ которыхъ плаваютъ облака. Итакъ, ни вѣтры ни облака не указываютъ намъ на приливы и отливы высшихъ слоевъ. Одно только разсужденіе можетъ намъ объяснить. Мы можемъ только судить о великихъ возмущеніяхъ воздушныхъ по возмущеніямъ Атлантическаго океана; мы должны убѣдиться, что притяженіе свѣтилъ, дѣйствуя на массу болѣе подвижную, производитъ и передвиженія болѣе быстрыя и болѣе обширныя.

Остается только мнѣ объяснить дѣйствіе фазисовъ луны. Не должно забыть, что я полагаю, будто состояніе погоды зависитъ отъ положенія солнца и луны именно въ тѣ моменты, когда совершаются нѣсколько послѣдующихъ фазисовъ. Къ атмосферическимъ явленіямъ я отношу не только приливы и отливы, но еще и часы сизигій и квадратуры. На этомъ пути я встрѣчаю множество противниковъ; общій *вопль* поднялся на меня. Какъ возможно вѣрить вліянію фазисовъ луны? кто вѣритъ этому, кромѣ крестьянъ и моряковъ, людей необразованныхъ, неучей и суевѣрныхъ? Вотъ крики со всѣхъ сторонъ, и которые не даютъ мнѣ покоя. Господи Боже мой, да развѣ Гершель, величайшій изъ астрономовъ всѣхъ временъ, не вѣрилъ, по утвержденію Араго, во вліяніе лунныхъ фазисовъ? Развѣ онъ не утверждалъ и не настаивалъ на томъ, что луна *поглощаетъ облака*? Не имъ ли сдѣлано странное замѣчаніе, что облака подъ вліяніемъ лучей полной луны разсѣиваются? Онъ не только подтвердилъ это явленіе, но и старался его объяснить, приписывая лучамъ луны, во время полнолунія, нѣкоторую теплоту, заимствуемую отъ солнца.

Араго также вѣрилъ дѣйствію фазисовъ луны, и всѣ критики, представлявшія въ опроверженіе моей мысли мнѣніе этого знаменитаго ученаго, или не читали его астрономіи, или не поняли ее. Въ этомъ прекрасномъ твореніи, ученомъ памятникѣ нашего времени, Араго предлагаетъ результаты разбора чиселъ, выведенныхъ Шюблеромъ изъ двадцати осьми лѣтнихъ метеорологическихъ наблюденій; результаты эти безсмертный астрономъ сводитъ такъ: «Большее число дождливыхъ дней бываетъ между первою четвертью и

www.starieknigi.info

полнолуніемъ; а наименьшее между послѣднею четвертью и новолуніемъ. Maximum относится къ minimum какъ 100 къ 121. Вотъ это положительно. Дѣйствіе фазисовъ означено значительнымъ уклоненіемъ.

Разборъ метеорологическихъ наблюденій, собранныхъ парижскою обсерваторіею, даетъ почти тѣ же цыфры. Араго нашелъ, что въ Парижѣ число дождливыхъ дней между послѣднею четвертью и новолуніемъ относится къ числу дождливыхъ дней между первою четвертью и полнолуніемъ какъ 100 къ 126. Слѣдственно какъ въ Парижѣ, такъ и въ Мюнихѣ, Штутгартѣ и Аугсбургѣ, число дождливыхъ дней, случающихся между первою четвертью и полнолуніемъ, превышаетъ болѣе чѣмъ на 20% число дождливыхъ дней, бывающихъ между послѣднею четвертью и новолуніемъ.

Наблюденія, сдѣланныя г. де Гаспарянъ въ Оранжѣ и г. Лепотвень въ Монпелье, дали совершенно другіе выводы, чего и слѣдовало ожидать. Независимо отъ различій широты, вліяніе близости Средиземнаго моря къ Монпелье и Оранжу уже слѣдуетъ принять во вниманіе. Ненужно доказательствъ въ томъ, что широта и близость моря дѣйствуютъ на воздушныя явленія. Кому придетъ въ голову сравнивать климатъ Прованса и прибрежья Ліонскаго залива съ климатами Парижа или Аугсбурга? Предсказывая наводненія въ началѣ ноября 1862 года, развѣ я не предварилъ, что эти несчастія постигнутъ только прибрежья трехъ южноевропейскихъ морей и что сильные дожди не будутъ простираться далѣе какъ на 200 километровъ (почти 200 верстъ) отъ береговъ?

Слѣдственно вліяніе фазисовъ луны доказано сравненіемъ наблюденій, сдѣланныхъ во Франціи и въ Германіи.

Но это вліяніе, скажутъ мнѣ, представляетъ въ цифрахъ съ небольшимъ только 20% разницы, тогда какъ по моей теоріи, это вліяніе доходитъ отъ засухи до наводненій; отъ легкихъ вѣтровъ до бури, доходитъ до различія между ничѣмъ почти и бѣдствіемъ, чего Араго и не мыслилъ допускать. Правда, этотъ геніальный человѣкъ далъ случай неизвѣстному изыскателю разрѣшить задачу, которую напрасно считалъ заваленною непреодолимыми трудностями. Допуская вліяніе фазисовъ луны, какъ онъ не понялъ, что время ихъ совершенія, т. е. что положенія луны и солнца играютъ тутъ главную роль? Если какое нибудь атмосферическое явленіе дѣйствуетъ въ нашей атмосферѣ, то меридіанъ, на которомъ оно происходитъ, не можетъ не имѣть на это вовсе никакого вліянія. Если оба свѣтила находятся на нижнемъ меридіанѣ, то для насъ дѣйствія не могутъ быть тѣ же самыя, какъ если бы оба свѣтила

www.starieknigi.info

были на верхнемъ меридианѣ. Отвергать вліяніе положеній не то ли же самое, что отвергать дознанное вліяніе фазисовъ луны? Отвергать вліяніе положеній не то ли же самое, что утверждать, будто солнце въ состояніи изливать на насъ столько же теплоты ночью, какъ и днемъ, столько же въ три часа ночи, какъ и въ три часа по полудни?

Сильнѣйшія бури и обильнѣйшіе дожди не бываютъ никогда по всей земной поверхности; обыкновенно они случаются только въ незначительной ея части, они *мѣстные*, а не всеобщіе. Итакъ вліяніе положеній *мѣстное*. Различіе положеній и, вмѣстѣ съ нимъ, совершенное различіе во всѣхъ дѣйствіяхъ: сильныя грозы за Альпами и въ то же время ясное солнце и совершенная тишь по сю сторону. Разница на 20 и 25%, замѣченная отъ одного фазиса до другаго, доходитъ до разницы отъ 0 до 100 процентовъ при различныхъ положеніяхъ свѣтилъ.

Отчего происходитъ вліяніе фазисовъ луны? Араго говоритъ, что наука этого не знаетъ. Онъ утверждаетъ фактъ, но прибавляетъ, что при настоящемъ положеніи науки нельзя еще его объяснить. Почти тоже самое сказано въ моемъ Аннюерѣ на 1864 годъ. Не зная того, что я повторялъ только мнѣніе Араго, противники мои осмѣяли меня и мою теорію, основанную на *необъясненномъ* еще явленіи. Хотѣлось бы мнѣ очень знать, какъ объяснитъ самая усовершенствованная наука первыя причины явленій, которыми она занимается?

Однако, я полагаю, что разсужденіемъ можно до нѣкоторой степени объяснить вліянія фазисовъ луны.

Въ приливахъ и отливахъ луна, по своей близости къ землѣ, дѣйствуетъ какъ 3, тогда какъ солнце по своему отдаленію дѣйствуетъ только какъ 1. Если, какъ въ полнолуніе и новолуніе, солнце, земля и луна находятся на одной линіи, и притяженіе обоихъ свѣтилъ въ одну сторону, то это соединенное притяженіе производитъ самые сильные приливы и отливы. Если, напротивъ того, во время первой и послѣдней четверти солнце, земля и луна расположены трехугольникомъ и притяженіе обоихъ свѣтилъ противуположное, то есть, одно дѣйствуетъ къ западу, а другое къ востоку, приливы и отливы бываютъ слабые.

Назовемъ притяженія луны и солнца *содѣйствующими*, если они дѣйствуютъ въ одну сторону и *противудѣйствующими*, если ихъ притяженія противуположны. По мѣрѣ того, что луна послѣ первой и послѣдней четверти будетъ все болѣе и болѣе приближаться къ прямой линіи, оба притяженія становятся все болѣе и болѣе

www.starieknigi.info

содѣйствующими, до той поры пока оба свѣтила и земля придутъ на одну линію—время наисильнѣйшихъ приливовъ и отливовъ. А по мѣрѣ того какъ луна все болѣе и болѣе удаляется отъ прямой линіи, оба притяженія становятся все болѣе и болѣе противудѣйствующими, опять до времени четвертей—или времени наименьшихъ приливовъ и отливовъ. Итакъ каждый фазисъ есть начало различія приливовъ и отливовъ, то въ смыслѣ содѣйствія, то въ смыслѣ противудѣйствія тѣхъ же самыхъ силъ. Слѣдственно каждый фазисъ обозначаетъ переходъ или начало дѣйствія, различнаго отъ дѣйствія предшествовавшаго. Развѣ этотъ попеременный переходъ отъ соединенія силъ къ ихъ взаимному противудѣйствію и обратно не долженъ быть чувствителенъ атмосферическому столбу и дѣйствовать на него возмущеніями и потрясеніями, достаточными, чтобы имѣть дѣйствительное вліяніе на состояніе погоды? Въ гипотезѣ этой нѣтъ кажется ничего невѣроятнаго. Вообразимъ себѣ колесницу, запряженную двумя лошадьми, которыя везутъ неровно: одна тянетъ направо, другая налѣво, онѣ то сходятся, то опять расходятся. Какимъ скачкамъ и случайностямъ будетъ подвергаться колесница!

Фазисы луны имѣютъ еще одно дѣйствіе, начинающее обнаруживаться явленіями, достойными вниманія метеорологовъ. Извѣстны помѣхи, производимыя грозами при передачѣ телеграфическихъ депешъ; число наблюденій по этой части уже значительно; они указываютъ на тѣсныя отношенія между воздушными явленіями и земнымъ электричествомъ.

Еще поражающій меня фактъ—это одновременность землетрясеній, съ важнѣйшими изъ воздушныхъ явленій, предсказанныхъ по моей теоріи.

Укажу на нѣсколько примѣровъ.

Я предсказалъ для южной Европы сильнѣйшіе дожди и наводненія между 28 октября и 8 ноября 1862 года. 28 октября, въ то время какъ начались грозы на прибрежьѣ трехъ южно-европейскихъ морей, было землятресеніе въ Амел-ле Бянъ.

Послѣ того я предсказалъ въ концѣ сентября или началѣ октября 1863 года сильныя перемѣны въ атмосферѣ—было землетрясеніе въ Лондонѣ.

Я предсказалъ сильныя изліянія воды и грозные ураганы на первые 9 дней декабря,—8 декабря было землетрясеніе въ департаментѣ Воклюзъ.

Я предсказалъ вновь сильные порывы вѣтра и еще паденія воды въ концѣ декабря и первыхъ дней января 1864 года. Опять

www.starieknigi.info

29 декабря землетрясеніе въ департаментѣ Воклюзъ. Вслѣдствіе послѣднихъ потрясеній, вода въ воклюзскомъ источникѣ сдѣлалась мутною; не знаю еще, возвратилась ли ей прежняя ея прозрачность.

Я предсказалъ сильные вѣтры съ дождемъ или снѣгомъ около 8 и 9 февраля на прибрежьяхъ Средиземнаго моря.—Землетрясеніе въ Романьи 10 февраля и въ теченіе слѣдующихъ 4 дней.

Достаточно и пяти примѣровъ, чтобы серьезные мыслители обратили на это свое вниманіе. Трудно не видѣть въ этой одновременности указаніе на какое то соотношеніе атмосферическихъ явленій съ земнымъ магнетизмомъ, этой болѣе чѣмъ вѣроятной причинѣ того, что нѣкоторыя части нашей планеты подвергаются сотрясеніямъ. Тѣхъ, кто приписываетъ землетрясеніе подземнымъ взрывамъ, я спрошу: какъ объяснятъ они землетрясеніе въ морѣ?

Землетрясенія, также какъ и дожди, грозы, бури, имѣютъ связь съ фазисами луны, то есть съ переходами притяженій солнца и луны изъ содѣйствующихъ въ противудѣйствующіе и обратно. Теперь я обрадую моихъ противниковъ; надѣюсь, они останутся довольны. Фазисы—явленія сложныя, зависящія отъ обоихъ свѣтилъ, отъ взаимнаго положеніи луны и солнца. Всѣ читавшіе мой Аннюеръ на 1864 годъ должны были понять, что положеніе солнца во время фазисовъ господствующее и что положеніе луны относительно какого бы то ни было меридіана далеко не столь важно. Первыя четверти, полнолунія и послѣднія четверти, подготовляющія и производящія самыя значительныя явленія въ атмосферѣ, суть тѣ, которыя случаются около полуночи и тридцать минутъ. За тѣмъ слѣдуютъ первыя четверти, полнолунія и послѣднія четверти, случающіяся въ полдень и тридцать минутъ, или около часа. Въ первомъ случаѣ солнце находится на нижнемъ меридіанѣ, во второмъ на верхнемъ; тогда какъ луна бываетъ то на западѣ, то на востокѣ, то на томъ, то на другомъ изъ меридіановъ. Положеніе луны можетъ измѣняться, она можетъ быть то на западѣ, то на востокѣ; то въ той полусферѣ, то въ другой, не производя никакой перемѣны въ дѣйствіяхъ; важность атмосферическихъ явленій преимущественно зависитъ отъ положенія солнца на томъ или другомъ меридіанѣ. Извѣстно, что дневныя колебанія барометра зависятъ отъ тѣхъ же причинъ, почему наибольшія и наименьшія высоты барометра бываютъ постоянно въ тѣ же часы дня. Итакъ, солнце—царь нашей планеты, луна—свѣтило подвластное, только принадлежность механизма планетной системы. Но и курокъ, въ огнестрѣльномъ оружіи, только небольшая принадлежность, однако онъ производитъ выстрѣлъ, могущій нанести смерть.

www.starieknigi.info

Однимъ словомъ, состояніе погоды въ какой бы то ни было мѣстности зависитъ отъ атмосферическихъ приливовъ и отливовъ; отъ возмущенія правильности этихъ приливовъ и отливовъ при перемѣнѣ фазисовъ луны, отъ положеній солнца и луны, и преимущественно солнца, относительно извѣстной мѣстности, во время этихъ возмущеній, и вѣроятно отъ особаго вліянія, которое оказываютъ эти возмущенія и положенія свѣтилъ на земной магнетизмъ.

Метеорологическое значеніе каждой мѣстности измѣняется отъ широты, отъ долготы, отъ разстояній до моря, отъ вида и качества почвы.

Положенія солнца и луны, отдѣленныя одно отъ другаго числомъ часовъ кратнымъ 3-хъ (*), т. е. на продолжительность времени половины атмосфернаго прилива — наиболѣе важны. Сильныя атмосферныя перемѣны рѣдко случаются безъ содѣйствія нѣсколькихъ послѣдующихъ фазисовъ луны, случившихся въ часы, удовлетворяющіе этому послѣднему условію.

Невозможно мнѣ продолжать, не входя въ области гипотезы.

Наука новая, еще оспариваемая, не должна предлагать ничего, что̀ доказать не можетъ.

Изъ Annuaire Matieu (de la Drome) 1865 г.

(*) См. Мой Ежегодникъ на 1864 г.

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

ОЧЕРКЪ ИСТОРІИ
ФИЗИКО-МАТЕМАТИЧЕСКИХЪ НАУКЪ.

СТАТЬЯ ПЯТАЯ.

ГЛАВА I.

ГРЕЦІЯ.

(ПРОДОЛЖЕНІЕ.)

§ 13. Математическіе труды Аристотеля.—Группа его сочиненій по неорганической природѣ.—Движеніе.—Качественныя измѣненія.—Механическія знанія Аристотеля.—Небесныя и земныя явленія.—Четыре стихіи.—Явленія тяжести.—Измѣненія стихій.—Метеорологія и физика земли.—Астрономія Аристотеля.

При обращеніи къ трудамъ Аристотеля по отдѣльнымъ наукамъ, прежде всего бросается въ глаза то обстоятельство, что именно въ наукѣ, которая привлекла наибольшее вниманіе его учителя,—Платона,—въ математикѣ намъ не осталось никакого извѣстія о трудахъ Аристотеля. Правда, если относить къ математикѣ, какъ полагалъ самъ Аристотель, всѣ ея приложенія къ практическимъ цѣлямъ (напримѣръ геодезію [1]) или къ естествознанію (напримѣръ оптику для геометріи, механику для стереометріи, гармонику для ариѳметики, астрологію, т. е. астрономію и навтику), то пришлось

(1) Метаф. II, 2.

www.starieknigi.info

бы отнести нѣкоторые довольно замѣчательные труды Аристотеля къ этой области. Но мы говоримъ здѣсь о чистой математикѣ и геометріи. Въ спискахъ сочиненій Аристотеля встрѣчаются названія книгъ, по видимому, сюда относившихся, но ихъ содержаніе осталось намъ неизвѣстнымъ, а частью подвержено сомнѣнію (2).

Отыскивая свое высшее философское начало разумныхъ вещей въ самихъ вещахъ, а не въ отвлеченныхъ первообразахъ, Аристотель тѣмъ самымъ указалъ, что главная цѣль его занятій есть естествознаніе въ самомъ обширномъ смыслѣ этого слова, и сюда мы должны за нимъ слѣдовать, чтобы оцѣнить, чѣмъ онъ былъ дѣйствительно для науки. Согласно общему очерку классификаціи науки, имъ самимъ данной, и на которую мы указали въ концѣ предшествовавшаго параграфа, мы раздѣлимъ труды Аристотеля по естествознанію на двѣ группы, изъ которыхъ первая относится къ явленіямъ міра неорганическаго (къ наукамъ физико-механическимъ), а вторая — явленія органическаго міра.

Къ первой относятся изъ существующихъ еще сочиненій Аристотеля слѣдующія: «Физика» (Ἀκρόασις φυσική) въ 8-ми книгахъ (3), разсматривающая общія начала природы и естествознанія, понятія, встрѣчающіяся при изученіи движенія, и въ особенности самое движеніе. Съ «Физикой» тѣсно связаны 4 книги «О небѣ» (περὶ οὐρανοῦ)

---

(2) См. Zeller, II, вт. пол.; стр. 64, прим. 1. О математическихъ познаніяхъ Аристотеля и мѣстахъ изъ его сочиненій, сюда относящихся, спеціально писали: Biancanus: «Loca Aristot. mathem. explikat». (1615). Burja: «Mémoires s. les connaiss. mathém. d'Aristote», въ труд. берлинск. акад. за 1790, стр. 257—276. Цит. у C. Zeller. «Aristoteles» въ Pauly's «Real-Encyclopädie der class. Wissensch» I. (вт. изд. 1865), стр. 1669. Монтюкла («Hist. des Mathemat» I, 204) весьма рѣзко отзывается о слабости математическихъ знаній Аристотеля, но имѣетъ въ виду болѣе механическія «Проблемы» и вообще даетъ въ этомъ случаѣ положенія не весьма основательныя. Съ другой стороны, Либри («Hist. d. sciences mathem. en Italie», I, 99) не совсѣмъ основательно приписываетъ Аристотелю употребленіе буквъ азбуки для обозначенія какого угодно числа.

(3) Имѣлись въ виду: переводъ *Прантля* (1864) на нѣмецкій языкъ съ греч. текстомъ и переводъ *Барт. Сентъ-Илера* (1862) на франц. языкѣ. Обширное предисловіе послѣдняго есть лишь возвеличеніе Аристотеля и, заключая въ себѣ интересныя свѣдѣнія, указываетъ собственно на слабое философское развитіе самого комментатора. Книга снабжена еще обширнымъ перифразисомъ «Физики» Аристотеля, что увеличило значительно ея объемъ и едва ли было тутъ умѣстно. Переводъ Прантля и его примѣчанія гораздо практичнѣе. Седьмая книга «Физики» считается непринадлежащею къ этому сочиненію и внесенною сюда изъ записокъ слушателей Аристотеля. Впрочемъ, Сентъ-Илеръ принимаетъ, что изъ 5-ти главъ этой книги двѣ послѣднія достовѣрны. Вейссе заподозрѣваетъ и осьмую книгу.

www.starieknigi.info

и 2 книги «О происхожденіи и разрушеніи» (П. γενέσεως καὶ φθορᾶς) (4), продолжающія разборъ вопросовъ о движеніи въ связи съ устройствомъ міра, съ теоріею стихій, явленій тяжести и образованія всего сущаго. Сюда же принадлежитъ «Метеорологика» (Μετεωρολογικά) въ 4 книгахъ (5), разсматривающая явленія, происходящія отъ взаимнодѣйствія стихій, особенно тѣ явленія, которыя относятся къ физикѣ земли. Далѣе разсматриваются минералы, металлы и однородныя органическія ткани, входящія въ составъ органическихъ существъ, что́ и составляетъ какъ бы переходъ къ разбору міра организмовъ. Наконецъ, къ этому же отдѣлу относятся многіе вопросы въ книгѣ «Проблемъ» (μηχανικὰ προβλήματα), которую хотя и нельзя считать вполнѣ аристотелевскою, но которая заключаетъ въ себѣ части, по всей вѣроятности, ему принадлежащія (6).

Конечно, этотъ отдѣлъ трудовъ Аристотеля по естествознанію имѣетъ для науки несравненно менѣе значенія, чѣмъ слѣдующій, и весьма немногіе критики новаго времени рѣшились поддерживать научное значеніе Аристотеля и въ этой области (7). Но, тѣмъ не

---

(4) Имѣлся въ виду переводъ *Прантля* (1857) съ греческимъ текстомъ и многочисленными весьма полезными примѣчаніями.

(5) Имѣлся въ виду переводъ *Барт. Сентъ-Илера* (1863) на франц. языкъ. Полагаютъ (между прочимъ *Шпенгель*), что послѣдняя книга составляетъ особое сочиненіе, или что между III и IV книгами есть пропускъ.

(6) См. *Zeller*, 64, прим. 1. О книгѣ «Проблемъ», на сколько она относится къ механикѣ, см. *Poselger* въ «Abhandl. d. mathemat. Classe d. Akademie d. Wissensch. z. Rerlin. (1829).

(7) Къ этимъ немногимъ принадлежитъ Барт. Сентъ-Иларъ, который, не смущаясь, ставитъ взглядъ Аристотеля на теорію движенія рядомъ со взглядами Ньютона и Лапласа и даже выше ихъ. На стр. 165 своего предисловія къ переводу «Физики» Сентъ-Иларъ говоритъ: «Il ne me reste plus qu'à comparer Aristote à ses trois émules, Descartes, Newton et Laplace»... и кончаетъ это сравненіе, на стр. 168: «je n'hesite pas lui donner la prèférence»... Но и этотъ безусловный поклонникъ говоритъ собственно о *метафизикѣ* движенія, а не о *научной теоріи* его. Однако, даже въ этой области похвалы Сентъ-Илера далеко заходятъ за предѣлы всякой раціональной оцѣнки, и пока будутъ столь безусловные хвалители, должны быть и будутъ столь же безусловные хулители Аристотеля. Самая постановка вопроса о движеніи совершенно измѣнилась со временъ Аристотеля. Къ нему можно возвести начало научнаго развитія современной Европы—но вотъ и все. Въ *наше время* довольствоваться даже въ области метафизики (если допускать правомѣрное существованіе подобной области) пріемами Аристотеля, значитъ совершенно стоять въ сторонѣ отъ пониманія мысли новой Европы. Въ указанномъ разборѣ Сентъ-Илера вѣрно лишь то, что, «прежде чѣмъ изучать движеніе, нужно было его опредѣлить» (Préface, 170), т. е. это нужно было Аристотелю въ слѣдствіе словесной борьбы, кипѣвшей въ школахъ, окружавшихъ, какъ его учителя,

*

www.starieknigi.info

менѣе, интересно видѣть, какъ великій умъ перваго представителя науки бился надъ вопросами, которые онъ сознавалъ какъ основные и которые превосходили всѣ средства его времени. Интересно замѣтить, какъ онъ умѣлъ поставить нѣкоторые основные вопросы, относящіеся къ общимъ взглядамъ на естествознаніе, хотя далѣе этой постановки онъ ушелъ весьма недалеко.

Предметъ науки природы для Аристотеля—это все движущееся и тѣлесное. Предметы природы—это тѣла и величины. Но, при ближайшемъ разсмотрѣніи, естествознанію принадлежатъ тѣла лишь на столько, на сколько они одарены покоемъ или движеніемъ (что выдѣляетъ геометрію) ([8]).

Такимъ образомъ въ теоріи природы, какъ ее пробовалъ построить Аристотель, движеніе становится основнымъ явленіемъ, и тутъ мы должны признать ловкую догадку ума. До сихъ поръ наука, чтобы объяснить теплоту, свѣтъ, нервные процессы, вводитъ, болѣе или менѣе удачно, гипотезу движенія, перемѣщенія тѣхъ или другихъ частицъ. Но современная наука имѣетъ за собою математическое измѣреніе законовъ движенія твердыхъ, жидкихъ и газообразныхъ тѣлъ, чего Аристотель не имѣлъ. Новая наука, по аналогіи съ этими *извѣстными* уже движеніями, ищетъ представленій для неизвѣстныхъ движеній, объясняющихъ явленія свѣта или теплоты. Аристотель не имѣлъ за собою ни *одного* численно опредѣленнаго закона движенія, и весьма естественно, что онъ долженъ былъ ошибаться. Нѣсколько разъ возвращается Аристотель къ объясненію движенія; въ разныхъ мѣстахъ названныхъ произведеній говоритъ о немъ, какъ будто чувствуя, что здѣсь именно лежитъ узелъ задачи. При этомъ Аристотель употребляетъ всевозможныя аналогіи, всевозможныя доступныя ему наблюденія; онъ иногда приближается къ истинѣ, готовъ по видимому схватить ее, но частямъ онъ ее знаетъ. Но предвзятыя мысли, опасеніе увлечься собственнымъ воображеніемъ, самое желаніе держаться болѣе реальныхъ (для него) фактовъ, излишняя осторожность въ выводахъ изъ наблюденій увлекаютъ его изъ одной ошибки въ другую.

такъ и его самого. Намъ именно этого не нужно, потому что въ *наше* время все естествознаніе уже *предполагаетъ* понятіе о движеніи пріобрѣтеннымъ, и если *аналитическая* механика даетъ опредѣленіе движенію, то опредѣленіе это служитъ не для установки *понятія* о движеніи, а для полученія *мѣры* движенія, принимая самое понятіе уже установившимся.

([8]) См. цитаты у *Zeller*, II, вт. пол., 286.

www.starieknigi.info

Подъ понятіе о движеніи Аристотель подводитъ не только перемѣщеніе въ пространствѣ, но еще увеличеніе или уменьшеніе въ объемѣ (измѣненіе количества матеріи безъ измѣненія формы) и качественное измѣненіе; наконецъ, онъ съ этимъ постоянно сближаетъ—хотя и не называя прямо движеніемъ—происхожденіе и разрушеніе существъ. Все это случаи проявленія въ дѣйствительности того, что было уже въ возможности: существуетъ лишь такое перемѣщеніе или качественное измѣненіе, котораго законъ (форма) возможенъ; происхожденіе же и разрушеніе есть для Аристотеля понятія лишь относительныя: все, что происходитъ, происходитъ изъ того, что было, и распадается на новыя существа. Происхожденіе одного есть разрушеніе другаго, и наоборотъ. Во вселенной нѣтъ собственно ни разрушенія, ни происхожденія чего либо; есть лишь перемѣщеніе и качественное измѣненіе (9). Намъ очень привычны эти понятія. Химическіе вѣсы доказали намъ неуничтожаемость вещества, но Аристотель не имѣлъ понятія о химическихъ превращеніяхъ, и его угадываніе этого основнаго закона шло путемъ быстраго наведенія отъ весьма недостаточныхъ фактовъ.

Стоитъ замѣтить характеристическую разницу, которую Аристотель устанавливаетъ между перемѣщеніемъ и качественнымъ измѣненіемъ. Онъ употребляетъ не мало страницъ на полемику противъ абдерскихъ атомистовъ, которые *все* производили только движеніемъ однородныхъ частичекъ. Можетъ быть, многимъ читателямъ нашего времени покажется, что это шагъ назадъ; что, какъ мыслитель, Демокритъ ближе къ истинѣ, чѣмъ Аристотель. Но дѣло идетъ здѣсь не о мыслителѣ, а объ *ученомъ* наблюдателѣ. Если до сихъ поръ химическія измѣненія не сведены на механическія научнымъ образомъ, то Аристотель, первый представитель научной мысли, былъ правъ, видя въ качественномъ измѣненіи нѣчто особое, что должно составить *особую* область изученія, прежде чѣмъ систематическое (философское) построеніе рѣшится охватить перемѣщеніе и качественное измѣненіе подъ однимъ представленіемъ. Правда, что примѣромъ качественнаго измѣненія служитъ Аристотелю переходъ воды въ ледъ или въ пары; но можно-ли обвинять его, если онъ, излишне не довѣряя обобщенію, которымъ злоупотребляли его предшественники, составилъ особую группу изъ явленій, которыя намъ *кажутся* столь ясными примѣрами измѣненія болѣе или менѣе

(9) Для уменьшенія числа цитатъ, укажу лишь на большинство ихъ, приводимое у *Zeller*, II, вт. пол., 291 и слѣд.

www.starieknigi.info

тѣсной связи между частицами тѣлъ ([10]). Изъ двухъ процессовъ мысли, лежащихъ въ основѣ всякаго научнаго успѣха, *сближенія дальняго* и *различенія схожаго*, Аристотель обратилъ особенное вниманіе именно на послѣдній процессъ, и этимъ далъ примѣръ осторожности послѣдующимъ поколѣніямъ; но эта самая осторожность вовлекала его иногда въ ошибки.

Это же встрѣчаемъ и при дальнѣйшемъ развитіи теоріи природы у Аристотеля. Движеніе есть для него основное начало, и внѣ его Аристотель не хочетъ допустить самыхъ основныхъ началъ. Время есть для него лишь мѣра движенія. Пространство—лишь мѣсто міра, самое мѣсто, основное понятіе въ геометрическихъ розысканіяхъ, однимъ изъ самыхъ блестящихъ научныхъ пріобрѣтеній предшествующаго періода, есть для Аристотеля лишь предѣлъ, разграничивающій объемлющее тѣло отъ объемлемаго. Поэтому для него нѣтъ и быть не можетъ пустаго пространства; какъ міръ, такъ и пространство ограничены; нѣтъ времени, когда не происходило-бы движенія, и послѣднее вѣчно ([11]).

Въ частности, разсматривая теорію перемѣщенія, мы легко можемъ указать какъ на нѣкоторыя угадыванія истины, такъ и на важныя неполноты. Аристотель знаетъ по видимому основаніе теоріи рычага ([12]), знаетъ даже параллелограммъ ([13]), но не пользуется ими для обобщеній, которыя вѣроятно кажутся ему слишкомъ смѣлыми. Онъ понимаетъ, что движеніе въ пустотѣ не прекратилось-бы и не измѣнилось-бы ни по скорости, ни по направленію, и понимаетъ, что всякая среда представляетъ сопротивленіе движенію, но онъ упоминаетъ лишь мимоходомъ эти два начала, лежащія въ основаніи современной механики; излишняя вѣрность наблюденіямъ, *такъ, какъ они представляются съ перваго взгляда*, мѣшаетъ точности научныхъ выводовъ Аристотеля. Онъ убѣжденъ, что всѣ тѣла останавливаются при своемъ движеніи; что скорость этого движенія перемѣнна, и оттого то, что для насъ составляетъ *начало инерціи*,

---

([10]) И только кажутся. Бо́льшая плотность воды, чѣмъ льда, и явленія скрытой теплоты показываютъ и въ наше время, что *для науки* теорія теплоты, все еще особая группа, которую нельзя, строго говоря, отожествить съ перемѣщеніемъ. Только въ *философскомъ* построеніи это дозволительно.

([11]) См. въ особенности «Физику» и «О небѣ».

([12]) «Проблемы», 4.

([13]) См. G. N. Lewes: «Aristotle» 148 и сл. Позельгеръ (см. прим. 6) считалъ Аристотелево объясненіе параллелограмма силъ лучше объясненія Канта.

www.starieknigi.info

Аристотель приводитъ лишь какъ аргументъ для доказательства невозможности пустаго пространства ([14]).

Но, въ противуположность измѣнчивости всѣхъ движеній, наблюдаемыхъ на землѣ, Аристотель сознавалъ неизмѣнную правильность и вѣчность движеній небесныхъ свѣтилъ; это отличіе неизмѣнности небесныхъ движеній отъ измѣнчивости всѣхъ земныхъ явленій было такъ очевидно для Аристотеля, что онъ считалъ слишкомъ смѣлымъ обобщить обѣ группы, подведя ихъ подъ одно понятіе, и противупоставляетъ ихъ одна другой и геометрически, и физически. По его мнѣнію, круговое движеніе принадлежитъ небеснымъ тѣламъ, прямолинѣйное — земнымъ; небесныя тѣла состоятъ изъ особаго начала, котораго нѣтъ на землѣ: Аристотель противуполагаетъ *эѳиръ* неба четыремъ эмпедокловымъ земнымъ стихіямъ.

Установивъ такимъ образомъ рѣзкое различіе между явленіями небесными и земными, Аристотель разсматриваетъ тѣ и другія особо, и движеніе, положенное имъ въ основаніе всѣхъ явленій природы, является и здѣсь для Аристотеля основнымъ, руководящимъ началомъ для группировки явленій и ихъ построенія. Обратимся сначала къ земнымъ явленіямъ.

На землѣ господствуетъ явленіе тяжести, то есть стремленіе тѣлъ двигаться прямолинѣйно внизъ или вверхъ: это ихъ *естественное* движеніе, и для Аристотеля кажется яснымъ, что движеніе *внизъ*, какъ *противуположное* движенію вверхъ, должно имѣть *особое* начало въ природѣ. Поэтому онъ установляетъ между земными стихіями разницу именно въ этомъ отношеніи. Земля становится типомъ безусловно *тяжелаго*, огонь (съ которымъ онъ остерегается смѣшивать пламя)—типомъ безусловно *легкаго;* между ними помѣщаются двѣ среднія земныя стихіи: вода и воздухъ, по свойствамъ тяжести и легкости, уступающія крайнимъ стихіямъ. Упомянутыя стихіи очевидно суть для Аристотеля не то, что дѣйствительно встрѣчается на землѣ подъ этими названіями. Они—чистыя начала, между тѣмъ какъ все въ природѣ состоитъ изъ ихъ смѣшенія. Стихійный огонь, напримѣръ, начало тепла, тогда какъ обыкновенное пламя представляетъ Аристотелю лишь явленіе перехода земли въ воздухъ или обратно ([15]). Постепенность въ свойствахъ стихій служитъ для Аристотеля объясненіемъ явленій относительнаго вѣса. Ему извѣстно, что воздухъ имѣетъ вѣсъ ([16]). Всѣ тѣ случаи, гдѣ

([14]) См. преимущественно «Физику», IV, 8; также «О небѣ», IV, 2 и др.

([15]) «Метеорол.» I, 3; II, 2. Здѣсь принято толкованіе Целлера, II, вт. пол., 337.

([16]) «О небѣ», IV, 4; въ перев. *Прантля* стр. 259.

www.starieknigi.info

тѣла получаютъ движеніе, несогласное съ свойствами, вышеопредѣленными, Аристотель признаетъ неестественными. Относительно паденія тѣлъ онъ *угадываетъ*, что тѣла въ пустотѣ падали бы съ одинаковою скоростію, но отвергаетъ точную теорію паденія тѣлъ, потому что ему *кажется*, что она слишкомъ противурѣчитъ прямому наблюденію; ему кажется, что онъ *знаетъ* различіе скорости при паденіи тѣлъ. Нужно было двѣ тысячи лѣтъ, чтобы эта теорія паденія тѣлъ замѣнилась другою, болѣе точною. Разбирая едва ли не въ первый разъ различныя явленія механики тяжелыхъ тѣлъ, Аристотель неизбѣжно впадалъ въ ошибки, которыя такъ же странно отвергать, какъ странно ихъ ставить ему въ вину. Онъ и здѣсь ставилъ вопросъ и пытался его рѣшить съ недостаточными средствами, которыми обладало его время.

Когда самыя средства улучшились, и Европа, послѣ многихъ вѣковъ, вернулась на путь, имъ же указанный, на путь наблюденія и строгаго вывода, тогда его преемники могли легко сдѣлать то, чего Аристотель сдѣлать былъ не въ силахъ, и, оспаривая его, Галилей долженъ былъ указать, какъ на источникъ своихъ знаменитыхъ открытій, на сочиненія того же самаго Аристотеля ([17]).

Въ «Метеорологіи» и частью въ сочиненіи «О небѣ» Аристотель излагаетъ свою теорію устройства земли. Неподвижная въ центрѣ міра, земля представляетъ нѣсколько слоевъ, соотвѣтствующихъ четыремъ земнымъ стихіямъ. Слой воды, слой воздуха и наконецъ слой огня окружаютъ шаръ земной. Стихіи взаимно дѣйствуютъ одна на другую, переходятъ одна въ другую, но при этомъ непрерывномъ превращеніи стихій масса каждой изъ нихъ остается постоянно одинаковою, «подобно текущей водѣ или пламени» ([18]), говоритъ Аристотель. Этотъ непрерывный переходъ земныхъ стихій одна въ другую или вѣчный стихійный переворотъ замѣняетъ для земли, по мнѣнію философа Аристотеля, неизмѣнность въ движеніи и явленіяхъ небеснаго міра. Въ этомъ же круговоротѣ должно искать причину многочисленныхъ явленій, совершающихся въ предѣлахъ земли или земной атмосферы, и разсматриваемыхъ Аристотелемъ въ первыхъ трехъ книгахъ его «Метеорологіи», сочиненіи, которое, и по мнѣ-

---

([17]) Для предъидущаго см. преимущественно «Физику» и «О небѣ». Ср. указан. выя сочиненія Целлера, Брандеса и Люиса. О Галилеѣ см. ниже, въ исторіи науки XVII вѣка.

([18]) «Метеорол.» II, гл. 3. Во франц. переводѣ Барт. Сентъ-Илера (1863) стр. 129.

www.starieknigi.info

нію строгихъ англійскихъ критиковъ, заслуживаетъ большаго вниманія ([19]). Во всякомъ случаѣ стоитъ обратить вниманіе на это угадываніе круговорота явленій природы и неизмѣняемости количества вещества, но довольно замѣчательно и представленіе Аристотеля о превращеніи стихій, представленіе, которое, можетъ быть, не осталось безъ вліянія на послѣдующія теоріи превращенія металловъ.

Метеорологія для Аристотеля имѣетъ смыслъ, несравненно болѣе широкій, чѣмъ въ наше время, и обнимаетъ какъ то, что нынѣ относится къ физикѣ земли вообще, такъ и процессы, всего ближе подходящіе къ области химіи. Кромѣ того, къ метеорологіи въ тѣсномъ смыслѣ, т. е. къ явленіямъ, совершающимся въ нашей атмосферѣ, Аристотель относитъ нѣкоторыя явленія, нынѣ относимыя къ астрономіи, и которыя, по мнѣнію иныхъ предшественниковъ Аристотеля, тоже имѣли не атмосферическое происхожденіе, какъ напримѣръ кометы и млечный путь. Съ перваго взгляда можетъ казаться, что Аристотель здѣсь сдѣлалъ шагъ назадъ; но при внимательнѣйшемъ разсмотрѣніи легко убѣдиться, что во время Аристотеля, какъ и въ періодъ ему предшествовавшій, количество данныхъ, на которыхъ можно было основывать то или другое предположеніе относительно упомянутыхъ явленій, было до крайности недостаточно, чтобы которое либо предположеніе имѣло право назваться научною гипотезою, и одинаково сомнительно было приписывать этимъ явленіямъ происхожденіе космическое, какъ и метеорологическое. Въ подобномъ случаѣ Аристотель, предпочитая послѣднее первому, выказалъ только еще разъ свою осторожность и неохоту обращаться къ далекимъ причинамъ за объясненіемъ, когда *столь же* вѣроятное объясненіе можно было найдти между ближайшими причинами.

Въ основу всѣхъ метеорологическихъ явленій Аристотель кладетъ явленія тепла и холода, производящія два рода испареній, сухое и сырое ([20]). Конечно, имѣя возможность наблюдать лишь тѣ качественныя различія явленій, которыя бросаются въ глаза при самомъ

([19]) *G. H. Lewes* «Aristotle» 143: This is in many respects one of his. (Aristotles) mort interesting treatises. It has a mane directly scientific attitude and is guided by a more consistently inductive method, than either of the works just noticed. Ср. предисловіе къ переводу Барт. Сентъ-Илера.

([20]) Можетъ быть, слишкомъ смѣло допускать, что при этомъ Аристотель сознавалъ различіе гасовъ отъ паровъ, какъ предполагаетъ Барт. Сентъ-Илеръ.

www.starieknigi.info

простомъ изслѣдованіи, и не обладая *ни однимъ* инструментомъ для количественнаго измѣренія температуры, давленія или влажности воздуха и т. п., Аристотель могъ идти весьма недалеко въ своихъ розысканіяхъ и собрать лишь нѣсколько точныхъ фактовъ, и весьма рѣдко попадалъ на путь сколько нибудь вѣрной теоріи. Но важно уже то, что въ области, которая надолго оставалась источникомъ многочисленныхъ и самыхъ упорныхъ предразсудковъ, Аристотель пытался сгруппировать научнымъ образомъ факты и подвести всѣ метеорологическія явленія подъ общіе законы, дѣйствующіе въ природѣ ([21]).

Въ объясненіи и описаніи происхожденія тучъ, тумана, росы, инея, дождя, снѣга и града (на которомъ особенно останавливается Аристотель) ([22]) видѣнъ ловкій и внимательный наблюдатель, старающійся охватить всѣ частности явленія и нескрывающій отъ себя затрудненій, которыя при этомъ могутъ представиться ([23]). Приступая къ теоріи вѣтровъ, Аристотель переходитъ къ теоріи происхожденія водъ на землѣ, и здѣсь въ XIV главѣ первой книги «Метеорологіи» даетъ очеркъ исторіи земли, о которомъ восторженный переводчикъ Барт. Сентъ-Илеръ говоритъ: «Аристотель, въ научномъ отношеніи, не написалъ ничего сильнѣе этихъ страницъ и въ лѣтописяхъ человѣческаго ума, съ его времени до нашего, включая сюда и наше время, едва ли можно насчитать трехъ или четырехъ геніевъ, способныхъ написать подобныя страницы ([24]). Если подобныя преувеличенія и могутъ показаться слишкомъ сильными, то, тѣмъ не менѣе, должно сознаться, что указанная глава, съ которой можно считать начало геологіи, заслуживаетъ во всякомъ случаѣ большаго вниманія, и мы считаемъ полезнымъ привести здѣсь нѣкоторые отрывки изъ нея ([25]):

«Одни и тѣ же мѣста на землѣ не принадлежатъ постоянно материку или водѣ, но ихъ составъ измѣняется, смотря по образова-

---

([21]) *G. H. Lewes:* «Aristotle» 144 и слѣд.

([22]) «Метеорол.» I, гл. 9, 10, 11 и 12.

([23]) Въ этомъ отношеніи особенно интересно начало главы 12-й первой книги «Метеорологіи». «Въ то время, когда мы изучаемъ обстоятельства, сопровождающія образованіе града, надо взять въ соображеніе и факты, совершенно достовѣрные, но по видимому несогласные съ разумомъ. Градъ есть ледъ, а вода замерзаетъ лишь зимою; градъ же всего обыкновеннѣе весною и осенью», и т. д.

([24]) «Météorologie d'Aristote» (1863). Prèface, XIV.

([25]) Тамъ же, стр. 86 и слѣд.

www.starieknigi.info

нію и исчезанію водныхъ теченій. Оттого отношеніе между материками и морями измѣняется, и тѣ же мѣста не всегда остаются материкомъ или моремъ. Море приходитъ туда, гдѣ былъ нѣкогда материкъ, и материкъ снова займетъ то мѣсто, гдѣ теперь море. Надо полагать, впрочемъ, что эти явленія слѣдуютъ одно за другимъ въ опредѣленномъ порядкѣ, смѣняясь періодически.... Эти явленія намъ не замѣтны, потому что все это естественное образованіе земли происходитъ мало по малу и въ періоды неизмѣримо длинные, если ихъ сравнить съ нашею жизнію: цѣлые народы исчезаютъ и гибнутъ, прежде чѣмъ память объ этихъ великихъ измѣненіяхъ можетъ сохраниться отъ ихъ начала до конца. Всего значительнѣе и всего быстрѣе истребленіе народовъ путемъ войнъ; такъ же дѣйствуютъ эпидеміи, голодъ; и эти причины истребляютъ народы то внезапно, то мало по малу. Поэтому не отдаютъ себѣ отчета въ переселеніяхъ жителей, потому что въ то время какъ одни оставляютъ страну, другіе остаются въ ней до тѣхъ поръ, пока почва не можетъ уже прокормить никого. Надо допустить между первымъ и послѣднимъ наблюденіями столь значительный промежутокъ времени, что никто не сохранилъ объ этомъ воспоминанія, и что лица, оставшіяся въ живыхъ, все забыли въ слѣдствіе самой продолжительности времени. Оттого же, надо полагать, отъ насъ ускользаетъ эпоха перваго поселенія народовъ на этой измѣняющейся почвѣ, которая становится сухою послѣ того, какъ была болотистою; потому что это увеличеніе почвы, допускающей поселеніе, происходитъ постепенно, и послѣ многихъ вѣковъ уже не знаютъ, кто были первые жители, когда они пришли и въ какомъ состояніи застали страну.... (Слѣдуютъ примѣры Египта и Арголиды). Поверхностные наблюдатели думаютъ, что причина этихъ явленій и измѣненій заключается въ измѣненіи вселенной и всего неба. Они утверждаютъ, что море уменьшается потому, что высыхаетъ, и что нынче болѣе такихъ мѣстъ, чѣмъ прежде. Въ этомъ есть и правда, и ложь. Правда, что теперь болѣе мѣстъ открыто и обратилось въ материкъ, тогда какъ прежде они были покрыты водою; но и противуположное случается; разсмотрѣвъ внимательно, найдемъ много мѣстъ, залитыхъ моремъ. Не слѣдуетъ приписывать міровому принципу подобныя явленія.... Масса земли и ея величина ничтожна въ сравненіи съ цѣлымъ небомъ, совершенно ничтожна.... Такъ какъ въ мірѣ необходимо происходятъ измѣненія, между тѣмъ какъ для него нѣтъ ни происхожденія, ни разрушенія, такъ какъ онъ вѣчно существуетъ, слѣдовательно необходимо, какъ мы утверждаемъ, чтобы однѣ и тѣ же страны

www.starieknigi.info

не были постоянно покрыты водами или постоянно сухи. Это подтверждается фактами....»

Теоріи вѣтровъ посвящаетъ Аристотель довольно длинное изслѣдованіе, потому что это явленіе становится для него однимъ изъ основныхъ, съ помощью которыхъ онъ объясняетъ какъ все то, что наука въ послѣдующее время относитъ къ электрическимъ явленіямъ, такъ и то, что она относитъ къ явленіямъ вулканическимъ. Точно также долго останавливается Аристотель на изслѣдованіи причины солености моря и его распредѣленія. Онъ приходитъ къ убѣжденію, что соленость моря зависитъ отъ особеннаго вещества, что при испареніи морскихъ водъ подъ вліяніемъ солнца, воды испаряющіяся не содержатъ этого вещества и оттого, падая дождемъ на землю, образуютъ источники и рѣки прѣсной воды. Круговоротъ метеорологическій, связанный до Аристотеля съ теоріей сухихъ и влажныхъ испареній и съ теоріей стихійныхъ слоевъ, облекающихъ землю, составляетъ одно изъ важныхъ началъ его физики земли. Аристотель не мало останавливается и на теоріи оптическихъ явленій: радуги, солнечныхъ и лунныхъ круговъ, двойныхъ солнцъ и т. п., причемъ указываетъ на преломленіе свѣтовыхъ лучей, какъ на источникъ этихъ явленій, говоритъ о наблюденіяхъ, продолжаемыхъ 50 лѣтъ (по случаю лунныхъ радугъ), объ опытахъ съ зеркалами и другихъ, которые еще разъ указываютъ, какъ старательно принимался онъ за вопросы, доступные его изслѣдованію по средствамъ, существовавшимъ въ его время. Онъ говоритъ о томъ, что быстрота свѣта значительно превосходитъ быстроту звука; какъ бы допускаетъ, что звукъ происходитъ въ слѣдствіе движенія воздуха, хотя трудно убѣдиться, представляется ли ему при этомъ ясно волнообразное движеніе воздуха. Онъ различаетъ главные цвѣта радуги, объясняетъ ихъ какъ бы различіемъ преломленія, но конечно во многихъ случаяхъ выражается совершенно ошибочно о свѣтѣ, краскахъ, запахахъ и т. п. Трудно представить себѣ иногда, какъ можетъ онъ, рядомъ съ весьма точными наблюденіями, приводить опыты явно нелѣпые (напримѣръ, что при перегонкѣ вина получается вода) ([26]). Онъ говоритъ объ образованіи металловъ путемъ испареній, что, конечно, имѣло не малое вліяніе на послѣдующія алхимическія теоріи, и вообще сближаетъ свои метеорологическія изслѣдованія съ химическими процессами, при чемъ вся четвертая

([26]) «Метеорол.» II, гл. 3; у *Saint-Hilaire*, стр. 134.

www.starieknigi.info

книга его «Метеорологіи» посвящена органическо-химическимъ процессамъ и разбору физическихъ свойствъ тѣлъ: ихъ твердости, ковкости, тягучести и т. п. ([27]).

Въ «Метеорологіи» и въ книгѣ «О небѣ» можно преимущественно видѣть и географическія свѣдѣнія Аристотеля. Земля для него есть неподвижный шаръ, и онъ приводитъ рядъ доказательствъ для подтвержденія этого мнѣнія, между прочимъ и круглую тѣнь ея на лунѣ, измѣненіе созвѣздій, видимыхъ на той или другой широтѣ. Аристотель даетъ ([28]) даже первое, намъ извѣстное, измѣреніе окружности большаго круга земли (можетъ быть, по Эвдоксу и Каллиппу), именно онъ опредѣляетъ эту окружность въ 400,000 стадій, т. е. въ 9,987 геогр. миль (вм. 5,400). Но обитаемая часть земли для Аристотеля не представляется кругомъ: она ограничивается умѣреннымъ поясомъ между тропикомъ и полярнымъ кругомъ сѣвернаго полушарія, и Аристотель считаетъ, что широта ея отъ предѣловъ Эѳіопіи до Скиѳіи, относится къ долготѣ, отъ Иракловыхъ столбовъ до предѣловъ Индіи, какъ 3 къ 5 ([29]), хотя Аристотель замѣчаетъ при этомъ, что эти данныя лишь приблизительны. Географическія свѣдѣнія его точны лишь относительно Средиземнаго моря и прилежащихъ къ нему странъ. Правда, онъ знаетъ, что Каспійское и Аральское (Гирконійское) моря отдѣльны отъ другихъ морей, но относительно теченія рѣкъ часто ошибается ([30]). Аристотель упоминаетъ о томъ, что Чермное море имѣетъ сообщеніе съ Атлантическимъ, но трудно сказать, какъ онъ представляетъ себѣ это соединеніе, а самый Атлантическій океанъ представляется ему массою грязи ([31]). Онъ не высказываетъ опредѣлительнаго мнѣнія

([27]) Для всего предъидущаго см. «Метеорологію»; кромѣ того *Zeller*, *Lewes*, *Whewel*. Относительно химическихъ свѣдѣній Аристотеля замѣтимъ, что онъ первый употребляетъ слово *соль*, для того, что получается изъ выпареннаго разсола древесной золы, и впервые упоминаетъ о сандаракѣ (сѣрнистомъ мышьякѣ). *Карр.* «Gesch. d. Chemie» IV (1847), 3, 4, 89.

([28]) «О небѣ» II, 14 (въ перев. Прантля стр. 183 и прим. 62 стр. 319).

([29]) «Метеорол.» II, 5. У *Сентъ-Илера*, стр. 159 и слѣд.

([30]) Напр. Танаисъ (Донъ) для него рукавъ Аракса; съ Кавказа текутъ огромныя рѣки; Истеръ (Дунай) течетъ изъ Пиренейскихъ горъ («Метеорол.» II, 1). Впрочемъ относительно послѣдняго можно допустить, что Пиренейскія горы для Аристотеля имѣли несравненно большее распространеніе, чѣмъ то, которое мы опредѣляемъ для горъ подъ этимъ именемъ, и такъ называлъ онъ всѣ горы западной и центральной Европы.

([31]) «Метеорол.» II, 1. У *Сентъ-Илера* стр. 106.

www.starieknigi.info

относительно того, считаетъ ли море, омывающее восточные предѣлы Индіи и западные предѣлы Европы, однимъ моремъ, но полагаетъ невѣроятнымъ, чтобы материкъ Индіи, въ своемъ продолженіи на востокъ соединялся съ материкомъ Европы ([32]). Вообще онъ много разъ говоритъ о весьма малыхъ размѣрахъ земли сравнительно съ размѣрами всего міра и даже сравнительно съ другими свѣтилами ([33]).

До сихъ поръ мы говорили о мірѣ земномъ, гдѣ господствуютъ четыре эмпедокловы стихіи со своими противуположными качествами теплаго, сухаго, холоднаго и сыраго. Но ихъ область составляетъ, по выраженію Аристотеля, едва замѣтную точку міра, хотя нашъ міръ и есть для него единый существующій и вѣчно существующій. Земля для него покоится въ центрѣ міра и окружена областью пятой, небесной, стихіи—*эѳира*, неимѣющей себѣ противуположныхъ, непричастной ни теплу, ни холоду, и ей присуще лишь круговое движеніе, равномѣрное и неизмѣнное. Всѣ астрономическія явленія относятся сюда.

Судя по существующимъ спискамъ сочиненій Аристотеля и по нѣкоторымъ ссылкамъ, встрѣчающимся въ трудахъ его, намъ доступнымъ, Аристотель написалъ особое сочиненіе по предмету астрономіи ([34]), но оно для насъ потеряно, и всѣ наши свѣдѣнія о дѣятельности Аристотеля въ этой области ограничиваются весьма немногимъ, заключающимся во второй книгѣ «О небѣ» и въ нѣкоторыхъ отрывкахъ «Метафизики» XII; къ этому можно добавить то, что встрѣчаемъ въ комментаріяхъ Симплиція, весьма драгоцѣнныхъ, но относящихся къ гораздо позднѣйшему времени, а потому не вполнѣ достовѣрныхъ. Въ упомянутыхъ сочиненіяхъ Аристотеля мы встрѣчаемъ весьма мало научнаго. Съ одной стороны, въ формѣ

([32]) «О небѣ» II, 14 (*Прантль*, 181), и «Метеорол.» II, 5 (*Сентъ-Илеръ*. 161).

([33]) Аристотель говоритъ («О небѣ» II, 14 въ концѣ. *Прантль*, 183): «Масса земли неизбѣжно... невелика въ сравненіи съ массою прочихъ свѣтилъ;» но должно допустить вмѣстѣ съ Прантлемъ (прим. 62, стр. 319), что здѣсь Аристотель конечно не имѣлъ въ виду луны, которая, по мнѣнію ученыхъ, и въ его время считалась несравненно менѣе земли.

([34]) Ἀστρονομικὸν. На него, по видимому, встрѣчается указаніе въ «Метеорол.» I, 8; «О небѣ» II, 10. См. *Zeller*, II, вт. пол. 64, 65. По мнѣнію Целлера, это сочиненіе могло относиться къ книгѣ «О небѣ», какъ исторія животныхъ къ систематическимъ сочиненіямъ Аристотеля по зоологіи.

www.starieknigi.info

выраженій Аристотеля отражается здѣсь привычное отношеніе грековъ къ свѣтиламъ небеснымъ, какъ къ чему-то сверхъестественному; съ другой, мы видимъ знакомую уже намъ систему сферъ Эвдокса, но по видимому потерявшую всякое геометрическое значеніе, чтобы обратиться въ совершенно физическое построеніе. Какъ нѣчто заключающее въ себѣ начало движенія, міръ для Аристотеля одушевленъ, и звѣздная сфера, состоящая изъ чистѣйшаго эѳира и заключающая въ себѣ неисчислимое множество звѣздъ, описывается имъ, какъ нѣчто сознательно-блаженное, божественное, источникъ и начало всякаго движенія. Подъ нею находится рядъ тоже эѳирныхъ, но менѣе совершенныхъ сферъ, которыя тоже одушевлены каждая, т. е. заключаютъ въ себѣ начало движенія ([35]), и увлекаютъ съ собою свѣтила небесныя, состоящія изъ того же эѳира. Въ построеніи Аристотеля число сферъ, нужныхъ для объясненія движенія всѣхъ небесныхъ свѣтилъ, значительно увеличено противъ Эвдокса и Каллипса ([36]), потому что въ своемъ физическомъ построеніи міра Аристотель хорошо понималъ, что сферы, наложенныя одна на другую безъ промежутковъ, должны тереться другъ объ друга, и въ слѣдствіе этого тренія сообщать одна другой свое движеніе. Для того, чтобы оставить движеніе каждаго свѣтила совершенно независимымъ отъ движеній другихъ, Аристотель прибавилъ еще для всѣхъ низшихъ свѣтилъ по нѣсколько сферъ, движущихся въ противуположную сторону, сравнительно со сферами высшихъ свѣтилъ, и назначеніе которыхъ заключалось лишь въ уничтоженіи вліянія высшихъ свѣтилъ на низшія ([37]). Все это можетъ имѣть интересъ

([35]) Хотя намъ придется въ слѣдующемъ § говорить о значеніи, приданномъ Аристотелемъ слову *душа* и совершенно отличномъ отъ того, что мы понимаемъ подъ этимъ словомъ, но здѣсь уже обратимъ вниманіе на обстоятельство, что для Аристотеля душа не есть что-либо *отдѣльное* отъ предмета, которому она приписывается; она есть начало жизни, начало движенія всюду, гдѣ мы не видимъ, чтобы движеніе предмета получалось имъ извнѣ отъ какого либо другаго предмета, но присуще ему по его природѣ. Такъ какъ Аристотель не могъ построить свой міръ такимъ образомъ, чтобы объяснить себѣ движеніе звѣздъ и свѣтилъ какъ получаемое извнѣ, и вложилъ начало движенія въ самыя сферы, увлекающія свѣтила, то онъ совершенно послѣдовательно призналъ эти сферы одушевленными.

([36]) См. выше, § 9, стр. 108—112.

([37]) О числѣ сферъ Аристотеля и вообще о его построеніи судятъ по отрывку «Метафизики» XII, 8, и по комментарію Симплиція. На сколько можно еще сомнѣваться въ полученныхъ такимъ образомъ результатахъ, видно изъ обстоятельства, что два ученѣйшіе современные изслѣдователя Аристотеля несогласны въ числѣ его сферъ. Прантль (Aristoteles vier Bucher üb. d. Himmelsgedäude etc., 1857, стр. 306) насчитываетъ ихъ 47; Целлеръ (355) насчитываетъ 55, а съ сфе-

www.starieknigi.info

лишь въ томъ отношеніи, что служитъ указаніемъ, на сколько Аристотель былъ внимателенъ ко всѣмъ слѣдствіямъ своихъ механическихъ гипотезъ, но въ исторіи астрономіи эта теорія Аристотелевыхъ сферъ не имѣетъ никакого значенія.

рою неподвижныхъ звѣздъ 56. Послѣднее, по видимому, вѣрнѣе, но разногласіе лучшихъ авторитетовъ въ этомъ отношеніи позволяетъ еще съ большею увѣренностью допустить, что и толкованіе, принятое мною въ прим. 68 къ § 9, тоже можетъ быть поддержано.

www.starieknigi.info

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ

Петербургъ.

Случайности плаванія на Невѣ.—Разборъ обстоятельствъ, ихъ сопровождавшихъ, и указанія, для предотвращенія ихъ на будущее время.—Объявленіе о гонкахъ въ рѣчномъ яхтъ-клубѣ.—Приключеніе съ невскимъ пароходомъ.

Въ настоящей нашей корреспонденціи, перечисливъ аваріи съ 10-го апрѣля, т. е. начала навигаціи, происшедшія на водѣ со сплавными судами, постараемся указать и мѣры (*), могущія, по нашему мнѣнію, служить, если не къ совершенному ихъ устраненію, то по крайней мѣрѣ къ возможному ихъ уменьшенію.

1) *11 мая, шесть человѣкъ рабочихъ съ сѣнныхъ барокъ колониста Бендера, поднимаясь на двухъ лодкахъ вверхъ по р. Невѣ* (ниже Литейнаго моста), *вынимали заброшенный якорь, отъ тяжести котораго, лодки ихъ начали затопляться и одна изъ нихъ опрокинулась, но упавшіе въ воду люди спасены подоспѣвшими къ нимъ работниками съ другихъ барокъ.*

Очевидно, что подобное происшествіе произошло потому, что «рабочіе», перейдя на кормовую часть лодки, загрузили эту часть вѣсомъ своего тѣла, а при утлости челноковъ составляющихъ принадлежность сѣнныхъ барокъ малѣйшее нарушеніе равновѣсія челнока неминуемо влечетъ къ катастрофѣ, описанной вы-

(*) Предлагаемыя г. корреспондентомъ мѣры къ устраненію аварій мы оставляемъ на его отвѣтственность. *Ред.*

www.starieknigi.info

ше. Русская пословица не даромъ говоритъ: пока громъ не грянетъ, русскій мужикъ не перекрестится. Сколько подобныхъ несчастій случается единственно лишь отъ утлыхъ и ветхихъ, лыкомъ шитыхъ мужицкихъ челновъ. И до тѣхъ поръ, пока одновременно съ выдачею на сплавное судно билета, не будетъ послѣднее свидѣтельствоваться въ отношеніи прочности къ плаванію, имѣемыя при суднѣ лодки не будутъ вписаны въ судовой билетъ, и предварительно его выдачи также подвергаемы освидѣтельствованы, до тѣй поры, не смотря на несчастія, будетъ продолжаться постройка прадѣдовскихъ грузовыхъ судовъ и необходимой при нихъ принадлежности—утлыхъ челновъ.

Въ видѣ и способѣ постройки нашихъ торговыхъ судовъ царствуетъ теперь полный произволъ. Заплати только попенныя деньги, да не строй топорныхъ барокъ, вотъ и всѣ условія, при которыхъ производится постройка торговыхъ судовъ изъ казеннаго лѣса. Изъ владѣльческаго же или заграничнаго лѣса и еще менѣе требуется: нужно только выправить билетъ, который выдается въ городѣ отъ городской, а въ уѣздѣ отъ земской полиціи.

Изъ всего сказаннаго явствуетъ, что въ видахъ цѣлости груза и безопасности плаванія, необходимо изыскать возможно дешевыя усовершенствованія, которыя было бы нелишнее ввести въ дѣло.

Въ силу консервативнаго начала, которымъ по преимуществу проникнутъ у насъ простой народъ, онъ едвали измѣнитъ что либо доставшееся ему въ наслѣдіе отъ прадѣдовъ, ходя и убѣждается лично въ необходимости совершенствованія.

2) *12 мая 3 работника съ сплавнаго судна, находившагося на срединѣ р. Невы между Литейнымъ и Петербургскимъ мостами, сойдя съ судна въ лодку и принимая на послѣднюю якорь, по неосторожности своей опрокинулись въ воду, вслѣдствіе чего одинъ изъ нихъ утонулъ.*

Этотъ случай, будучи почти однороденъ съ предъидущимъ, одинаково съ нимъ свидѣтельствуетъ объ утлости и вертлявости челноковъ, составляющихъ принадлежность сплавныхъ судовъ.

А вотъ еще новый, весьма курьезный сигналъ, придуманный мужиками для извѣщенія о бѣдствіи, претерпѣваемомъ—судномъ.

3) *19 мая въ день прибыли воды и сильнаго вѣтра отъ WSW, рыбаки, занимавшіеся промысломъ на взморьѣ вблизи и. Св. Троицы (Галерная гавань), замѣтили, въ значительномъ разстояніи отъ берега, залитую водою и выброшенную на отмель тихвинку, на остаткахъ кормы которой была вывѣшена рогожа. Приблизившись къ лодкѣ,*

www.starieknigi.info

они снялн съ нея 2 человѣкъ, которые объяснили, что они плыли изъ Кронштадта съ грузомъ до 9 т. пуд. угля и что на тихвинкѣ ихъ было двое.

Предотвратить этотъ грустный случай, явно произшедшій отъ ветхости тихвинки и недостаточности экипажа, можно лишь дополненіемъ къ 51 §. инструкціи командира внутренней брантвахты въ Кронштадтѣ. Въ этомъ §, между прочимъ, говорится, что командиръ брантвахты наблюдаетъ, чтобы суда и лихтера, приходящіе изъ р. Невы безъ видовъ отъ с.-петерб. город. верфи объ ихъ благонадежности къ плаванію, не пропускались въ морѣ. По нашему мнѣнію, было бы не лишнимъ не допускать вообще судовъ къ дальнѣйшему изъ Кронштадта плаванію, безъ письменнаго свидѣтельства объ ихъ благонадежности отъ одного изъ техниковъ корабельныхъ инженеровъ. Эфемерное существованіе въ С.-Петербургѣ верфи, даже и при выдачѣ ею свидѣтельства въ благонадежности судна къ плаванію, мало даетъ гарантіи въ дѣйствительности.

4) *21 мая въ 5 часовъ по полудни англійскій пароходъ, идя изъ средней Невки, на поворотѣ въ Неву (противъ Эрмитажнаго моста) встрѣтилъ плывшее внизъ по теченію судно съ пескомъ, и ударивъ его носовою частью, проломилъ ему бокъ, отчего тотчасъ помянутое судно утонуло, а находившіеся на немъ рабочіе спаслись.*

Изъ этого донесенія, заявленнаго въ 113 № Полицейскихъ вѣдомостей—мудрено сдѣлать какое либо заключеніе объ обстоятельствахъ этого дѣла. Нельзя обвинять и шкипера. По всей вѣроятности, онъ человѣкъ опытный и умѣетъ управляться. Съ другой стороны, среди бѣлаго дня, идя подъ парами по довольно широкому пространству, каковое представляетъ мѣстность у Стрѣлки, крайне странно натолкнуться на лодку и проломить ей бокъ.

Не менѣе интересно знать, спускалась ли лодка на концѣ. Полагаемъ, что нѣтъ. Наши молодцы спускаются зачастую безъ всякаго конца. Послѣдній завозится лишь подходя къ мосту или мѣсту причала. Если же въ дѣйствительности былъ завезенный конецъ, то неужели лодка не могла на немъ задержаться, чтобы пропустить пароходъ? Вообще же самый способъ заявленій о произшествіяхъ на водѣ не вполнѣ ясенъ, въ спеціальномъ отношеніи.

5) *25 мая, 3 рыбака, закидывая неводъ противъ бердовской тони, были опрокинуты вмѣстѣ съ лодкою, шедшимъ подъ парусами шведскимъ судномъ Алкая; при этомъ одинъ изъ рыбаковъ ухватился за якорь, висѣвшій на суднѣ, и удержался на немъ, двое же его товарищей были спасены съ подъѣхавшихъ къ мѣсту бѣдствія шлюпокъ.*

www.starieknigi.info

На основаніи 575 ст. уст. о городск. и сельскомъ хозяйствѣ, рыбная ловля тонями и заколами можетъ быть производима вездѣ свободно, за исключеніемъ *фарватера*. Очевидно, что если бы помянутое правило исполнялось въ точности, то отнюдь не могло бы произойдти случая, описаннаго выше.

— Кромѣ вышеозначенныхъ, было нѣсколько случаевъ поданія помощи утонувшимъ. Одни изъ нихъ давали удовлетворительные результаты, другіе же кончались катастрофой. Помимо этого, до 13 тѣлъ было выкинуто на берега различныхъ мѣстностей. Тѣла эти частію уже разложились, что подтверждаетъ предположеніе наше въ 5 № Морск. Сборника о томъ, что случаи потопленія бываютъ въ значительномъ количествѣ и зимою; лѣтомъ же обнаруживаются результаты неогороженія майнъ и отсутствія присмотра за безопасностію пѣшаго и коннаго сообщенія по льду.

— На основаніи § 24 устава рѣчнаго яхтъ-клуба, предполагается устроить, въ теченіе нынѣшняго года, нижеслѣдующія три парусныя и 1 гребную гонку, съ выдачею 16 призовъ, по слѣдующей программѣ.

а) *Первая парусная гонка 29 іюня въ 12 ч. утра.*

На средней Невкѣ при W вѣтрѣ, близъ клуба; къ гонкѣ допускаются шлюпки съ рулевымъ и однимъ матросомъ изъ членовъ клуба или любителей.

1 разрядъ. На призъ отъ яхтъ-клуба для шлюпокъ, длиною не болѣе 15 футъ.

2 разрядъ. На призъ отъ яхтъ-клуба для шлюпокъ, длиною отъ 15 до 18 футъ. Ширина судовъ должна быть не менѣе $^1/_4$ длины.

б) *Гребная гонка 18 іюля въ часъ пополудни.*

На средней Невкѣ, передъ клубомъ, съ двумя поворотами, разстояніе 2 версты.

1 разрядъ. На призъ отъ морскаго вѣдомства для 4 весельныхъ гиковъ, состоящихъ въ спискѣ судовъ клуба, съ рулевымъ и гребцами изъ членовъ общества. На этотъ разрядъ допускаются только два гребца, участвовавшіе въ гонкѣ 1864 года на призъ отъ морскаго вѣдомства (аутригеры и гики, съ выносными уключинами, въ этомъ состязаніи участвовать не могутъ).

2 разрядъ. На призъ отъ яхтъ-клуба для 4 весельныхъ гиковъ съ гребцами изъ членовъ клуба или любителей. Если любители съ своими лодками не запишутся и не явятся на осмотръ, то этотъ разрядъ отмѣняется.

3 разрядъ. На призъ отъ яхтъ-клуба для 2 весельныхъ гиковъ съ гребцами изъ членовъ клуба или любителей.

www.starieknigi.info

4 разрядъ. На призъ отъ яхтъ-клуба для 6 весельныхъ военныхъ вельботовъ или гичекъ съ гребцами изъ матросъ.

5 разрядъ на призъ отъ яхтъ-клуба для одиночекъ, съ гребцомъ изъ членовъ клуба или любителей.

6 разрядъ на призъ отъ яхтъ-клуба для лыжъ съ гребцомъ изъ членовъ клуба или любителей.

7 разрядъ на призъ отъ яхтъ-клуба для шлюпокъ съ однимъ весломъ на кормѣ (галанить).

8 разрядъ на призъ отъ яхтъ-клуба для яликовъ съ 3 пасажирами.

Примѣчанія.

1) Если одинъ изъ вышеозначенныхъ разрядовъ на призъ отъ яхтъ-клуба не состоится, то взамѣнъ его назначается разрядъ для 4 весельныхъ тиковъ съ наемными гребцами.

2) Если признано будетъ коммисіею о гонкахъ, что нѣкоторые разряды гребныхъ судовъ, по причинѣ сильнаго W вѣтра, не могутъ вступить въ состязаніе, то вмѣсто ихъ назначается гонка парусныхъ шлюпокъ на два приза, съ раздѣленіемъ на разряды, какъ сказано въ программѣ гонки 29 іюня. Записка на это состязаніе принимается вмѣстѣ съ запискою на гонку гребныхъ судовъ.

в) *Вторая парусная гонка 6 августа въ 12 часовъ утра*, близъ сѣвернаго плавучаго маяка, для судовъ открытыхъ и полупалубныхъ, съ рулевымъ и командою изъ членовъ клуба или любителей.

1 *разрядъ* на призъ отъ яхтъ-клуба для судовъ, длиною отъ 18 до 24 футъ.

2 *разрядъ* на призъ отъ яхтъ-клуба для судовъ, длиною отъ 24 до 28 футъ.

г) *третья парусная гонка 22 августа въ 10 часовъ утра* въ невской губѣ для ботовъ и яхтъ, съ рулевымъ изъ членовъ клуба или любителей

1 *разрядъ* на призъ отъ яхтъ-клуба, для судовъ отъ 7 до 11 тонновъ вмѣстительности.

2 *разрядъ* на призъ отъ яхтъ-клуба, для судовъ отъ 11 до 17 тонновъ вмѣстительности, ширина не менѣе $^1/_4$ длины.

—Одинъ изъ пароходовъ сѣвернаго общества украсилъ свою корму и носъ шкатулками съ стеклянными форточками. Это ходящее вмѣстилище пасажировъ представляетъ крайне оригинальный видъ на водѣ. Впрочемъ, можно рискнуть съѣздить на немъ на острова за 15 к., если только онъ идетъ по теченію. Противъ же послѣдняго ѣхать не совѣтую,—скорѣе пѣшкомъ дойдешь.—

www.starieknigi.info

А вотъ и маленькое приключеніе съ пароходомъ невскаго легкаго пароходства (Тайвани) *Ольга*:

8 іюня въ 7 часу вечера, рабочіе съ дровяной барки Громова, травя канатъ на р. б. Невкѣ, противъ Выборгской стороны, были опрокинуты вмѣстѣ съ лодкою, на которой они находились, пароходомъ *Ольга*; но всѣ онѣ были спасены подоспѣвшими на помощь рабочими на лодкахъ. Изъ разспроса пассажировъ парохода *Ольга* видно, что этотъ случай произошелъ отъ неосторожности шкипера, который хотя и имѣлъ возможность обойти эту лодку, стоявшую на одномъ мѣстѣ, но этого, по неизвѣстной причинѣ, не исполнилъ, и даже не далъ свистка.

Думается намъ, что причина, такъ называемая неизвѣстная, заключается въ *дешевкѣ*.

В. Куницкій.

Ладожское озеро.

Метеорологическія замѣтки съ Ладожскаго озера.—Буря 18 и 19 мая.—Дѣятельность по Невѣ съ открытіемъ навигаціи.—О пути пароходовъ по южной сторонѣ Ладоги.—О работахъ экспедиціи описи береговъ Ладожскаго озера въ настоящее лѣто.—Мѣстечко Сальмисъ.—Приходъ перваго весенняго хлѣбнаго каравана въ Шлиссельбургъ.

17 іюня. Въ настоящее время Ладожское озеро обильно водою. Нѣсколько дней, горизонтъ его былъ дюйма на два выше горизонта воды прошлаго года,—и не удивительно: прошлое лѣто было холодное, дождливое; сильно наполнившійся ладожскій бассейнъ лѣтніе дожди почти все время удерживали въ одинаковомъ состояніи, и едва только къ осени вода сбыла на полфута. Нева работала хотя сильно, но не могла перелить изъ озера въ море ту воду, которую давали ей всѣ ладожскіе притоки; а испаренія отъ теплоты солнца были не велики, такъ какъ лѣто было холодное и солнце рѣдко выглядывало въ полномъ своемъ блескѣ. Осень опять пополнила въ Ладогѣ лѣтнюю убыль воды, и горизонтъ озера нынѣшней весной подошелъ опять къ тому состоянію, въ какомъ былъ прошлаго года.

Всѣ низменныя мѣста на устьѣ Свири затоплены; въ Сермаксѣ нѣкоторыя зданія въ водѣ; на Валаамѣ многіе островки подъ водою; бухточки углубились; многія мели на озерѣ сдѣлались неопасны для плаванія; бары рѣкъ при ихъ устьяхъ увеличили свою глубину весьма значительно; сѣнокосы на низменностяхъ покры-

www.starieknigi.info

лись водою, и опять старожилы твердятъ, что подобной воды они не запомнятъ, да и отцы ихъ про такія большія воды никогда не говаривали!.. Все это, по ихъ мнѣнію, происходитъ отъ того, что новый Ладожскій каналъ, при началѣ его у Шлиссельбурга, отнялъ часть Невы у ея истока, отчего и нѣтъ должнаго хода воды изъ озера черезъ Неву въ морѣ.

Говоръ этотъ вполнѣ невѣренъ. Большое скопленіе воды въ Ладожскомъ озерѣ происходитъ единственно отъ климатическихъ условій; больше причинъ тому никакихъ нѣтъ, да надо и то сказать, что ежели горизонтъ озера высокъ, то это благодѣтельно для края и въ особенности для столицы, потому что, при большой водѣ, подходъ судовъ къ Петербургу гораздо свободнѣе, скорѣе и цѣны за провозъ продуктовъ дешевле.

Все это такъ; но это обстоятельство невольно приводитъ въ какое-то недоумѣніе, ежели не вглядишься попристальнѣе. Ладожское озеро нынче полно водою такъ, какъ было оно полно прошлаго года и даже нѣсколько болѣе; Онежское же напротивъ: горизонтъ его опустился нынче на два фута, и въ верхней части Свири вода убавилась тоже довольно значительно. Говорятъ, рѣчки, находящіяся на сѣверѣ Ладожскаго озера, нынче весеннюю свою воду выпускали не сильно; рѣка Тайпала несла воду изъ Сувандо не шибко; въ рѣкѣ Воксѣ обильной воды тоже не было; слѣдовательно, всѣ стоки водъ сѣверной части Финляндіи, озера и рѣки Олонецкой губерніи, были нынѣшній годъ не обильны водою; какая же вода наполнила ладожскій бассейнъ нынче? Остается предполагать одно, что участницы этого обстоятельства были рѣки и озера, вливающіяся въ Ладогу съ южной стороны, т. е. рѣки Волховъ, Сясь, Паша, Оять, съ ихъ притоками; но не слышно, чтобы и въ этихъ водоспускахъ ладожскаго водоема было сильное обиліе воды въ нынѣшнее таяніе снѣговъ.

Изъ этихъ данныхъ можно вывести то заключеніе, что для Ладожскаго озера, когда горизонтъ его воды въ предшествовавшее лѣто былъ высокъ, немного надо стока весеннихъ водъ, чтобы удержать горизонтъ его въ настоящее время въ томъ же состояніи, въ какомъ онъ былъ въпредшествовавшій годъ; а также видно и то, что въ жаркое лѣто, испареніями отъ лѣтнихъ солнечныхъ лучей, много убавляется воды въ ладожскомъ водоемѣ. Слѣдовательно, ежели бы прошлая осень была болѣе дождливая, зима болѣе снѣжная и съ оттепелями, то горизонтъ воды въ озерѣ нынче поднялся бы еще значительнѣе; берега озера уменьшились бы еще болѣе и

www.starieknigi.info

затопили низменности еще сильнѣе. Подтверждаетъ же это предположеніе и то, что въ Шлиссельбургѣ, около мѣста расположенія домовъ по озерной сторонѣ, крутой обрывъ берега былъ когда-то подмытъ прибылой озерной водой; также еще и то, что на островахъ и на скалистыхъ отвѣсахъ шхеръ Финляндіи, въ сѣверо-восточной части озера, замѣтны темныя горизонтальныя полосы, которыя обозначаютъ прежній уровень озера, изрѣдка доходившій до такой высоты.

Нынѣшняя зима наступила здѣсь рано и стала, какъ говорится, дружно. Рѣки покрылись льдомъ въ октябрѣ; самое же озеро заковало въ ледъ въ декабрѣ, и ледъ держался до самаго конца апрѣля. Говорятъ, 28 апрѣля ѣздили еще около западной стороны озера на лошадяхъ по льду, но въ половинѣ мая озеро очистилось отъ льда, и послѣ 20 іюня его уже нигдѣ не было видно. Толщина зимняго льда на озерѣ нынче была только въ два аршина; вся площадь Ладоги въ нынѣшнюю зиму покрыта была льдомъ сплошь: ни полыней, ни большихъ промежутковъ незамерзшихъ не было нигдѣ, и самый путь по озеру былъ по всѣмъ направленіямъ.

Буря 18 и 19 мая свирѣпствовала здѣсь тоже ужасно; она нагнала воды на восточную сторону весьма много; разбила молу на рѣкѣ Видлицѣ и выкинула на берегъ восточной стороны озера три гальота, нагруженные досками. Впрочемъ, объ особенныхъ несчастіяхъ не слыхать, хотя видны еще и теперь на озерѣ въ южной его части плавающія трехъ дюймовыя доски, что и доказываетъ печальныя катастрофы въ каботажномъ плаваніи; подобные случаи здѣсь часты... Въ настоящее время, на каждой плывущей доскѣ, въ тихую погоду, непремѣнно сидитъ тюлень или два, и они съ удовольствіемъ пользуются случайною для нихъ находкою, чтобы на раздольи подышать воздухомъ.

На Невѣ видна полная дѣятельность: въ нижней ея половинѣ грузятся барки кирпичемъ, съ Тосны идутъ водовики съ известью; съ верху Невы лодки съ пескомъ. Ладожскій каналъ выпускаетъ въ настоящее время барки преимущественно съ дровами и съ путиловской плитой; вотъ матеріалы, которые идутъ въ Петербургъ съ открытіемъ навигаціи.

Гальоты съ сѣверо-восточной части озера уже по два груза привезли досокъ, бревенъ и дровъ; ладожскія соймы безпрерывно снуютъ въ Петербургъ съ рыбой. Пароходы, какъ въ сѣверную часть озера, такъ и въ Свирь, дѣлаютъ свои срочные рейсы аку-

www.starieknigi.info

ратно. Кстати, скажемъ нѣсколько словъ о пути пароходовъ, дѣлающихъ срочные рейсы по озеру изъ Шлиссельбурга въ Свирь и обратно; впрочемъ, подобный *гласъ* уже не первый.

Путь этихъ судовъ идетъ по южной части озера, а часть эта отмела; отъ нея выдаются къ сѣверу отдѣльныя мели, которыя находятся въ довольно значительномъ разстояніи отъ безпредметнаго низменнаго берега; слѣдовательно, при такомъ пути, крайняя необходимость въ постановкѣ на оконечностяхъ отмелей опознательныхъ знаковъ; но ихъ нѣтъ. Пароходы, боясь этихъ отмелей, весьма далеко забираются на сѣверъ въ озеро и выходятъ совершенно безъ нужды на весьма значительную глубину, отчего путь ихъ увеличивается, волненіе безпокоитъ пароходъ сильнѣе, а пассажирамъ, непривыкшимъ къ переѣзду водой, приходится лишнее время страдать морскою болѣзнью. Люди, непонимающіе плаванія по озеру, переѣзда такого пугаются; безъ всякой причины хулятъ его, а иногда, совершенно неосновательно, разражается громъ неудовольствій на пароходныя общества; между тѣмъ, такой озерный путь—прекрасный, надежный, скорый и вполнѣ безопасный. Въ настоящее время, при большомъ состояніи воды въ озерѣ, ежели бы были поставлены на должныхъ мѣстахъ опознательные знаки, и притомъ въ должномъ видѣ, то путь этотъ весьма значительно сократился бы, идя, какъ здѣсь говорится, *бережнымъ ходомъ*,—а онъ вполнѣ доступенъ, вдвое спокойнѣе и короче, такъ какъ курсы судна идутъ ближе къ берегу, гдѣ глубина озера меньше, а на небольшой глубинѣ, само собой разумѣется, волненіе небольшое.

Но этотъ путь сообщенія по озеру все еще невозможенъ, хотя и значится на картѣ Ладожскаго озера, изданной 1845 года, примѣчаніе отъ вѣдомства путей сообщенія, что на рифѣ, къ сѣверу отъ Кареджскаго маяка, гдѣ находится *Стрѣлковая* мель, ставятся 4 красные бакана, а на мели подъ названіемъ *Головѣшка*—бѣлый; но это только примѣчаніе на картѣ, въ натурѣ же этого нѣтъ и небыло (*).

Экспедиція описи береговъ Ладожскаго озера въ первыхъ числахъ іюня прибыла къ мѣсту начала своихъ работъ. Нынѣшній годъ предстоитъ ей окончить оставшуюся небольшую часть съемки берега и сдѣлать промѣръ въ сѣверо-восточной части озера отъ р. Видлицы до мѣстечка Сальмисъ, и отъ острова Манчинъ-сари

(*) Не худо бы при отпускѣ или при продажѣ этой карты, такое замѣчаніе вычеркнуть вовсе, чтобы не вводить плавающихъ въ недоумѣніе подобными объявленіями. *Корресп.*

www.starieknigi.info

къ Импилаксу; также изслѣдовать промѣромъ участокъ среди озера въ сѣверо-восточномъ его углу. Какъ успѣшны будутъ эти работы, сказать нельзя, но въ настоящее время стоитъ здѣсь постоянно все холодная и вѣтряная погода; Реомюръ рѣдко когда въ полдень переходитъ за + 10°, а температура озерной воды только + 1½°.

Сальмисъ весьма замѣчательное мѣстечко. Оно находится въ Финляндіи, въ самомъ сѣверо-восточномъ углу озера, вблизи границы Олонецкой губерніи. Селеніе стоитъ при небольшой рѣчкѣ Тулома, гдѣ устроена великолѣпная плотина и при ней лѣсопильный заводъ. Мѣстность эта прежде принадлежала графинѣ Орловой, у которой арендовалъ эту землю, а впослѣдствіи и купилъ ее, г. Громовъ.

Здѣсь, въ буквальномъ смыслѣ, горы древесныхъ опилокъ, а по нимъ видно, что на здѣшнемъ лѣсопильномъ заводѣ перепилено несмѣтное количество бревенъ; да и въ настоящее время, хотя эта мѣстность принадлежитъ уже горному вѣдомству, но г. Громовъ арендуетъ заводъ и выпиливаетъ въ продолженіе года до 40 000 бревенъ, все сосноваго, *рудоваго* лѣса, изъ котораго выходятъ отличнѣйшія доски, лучшія для заграничной отправки.

Нынче лѣсъ рубится отъ завода уже далеко, и не ближе какъ верстъ за 100 или за 150; но говорятъ, эта мѣстность въ прежнее время была золотое дно: лѣсу здѣсь было много и подъ-бокомъ; росъ онъ густо; былъ все сосновый, рудовый, т. е. стройно растущій на мягкой песчано-глинистой почвѣ, безъ сучьевъ и кривизны; если изъ такого лѣса выпилятся доски и пролежатъ онѣ зиму или годъ на воздухѣ (разумѣется подъ навѣсомъ), то дѣлаются цвѣта красноватаго, а такой тесъ цѣнится дорого.

Ежели бы эту, прежде богатую мѣстность, пришлось снять на топографическій планъ, въ настоящее время, то на планѣ были бы одни только знаки, обозначающіе *вырубленный лѣсъ*.

Въ Сальмисѣ много прекрасныхъ строеній для помѣщенія рабочихъ, конторъ, смотрительскихъ домовъ; много разныхъ амбаровъ, и длинный рядъ сараевъ подъ складъ пиленнаго лѣса. Набережная по рѣкѣ внизъ отъ плотины къ устью, вся обдѣлана горбылями; изъ этого же матеріала сдѣланы здѣсь и дороги для отвозки досокъ въ сарай.

На горѣ близъ селенія выстроена каменная церковь довольно значительнаго размѣра и прекраснѣйшей архитектуры. Принадлежитъ она приходу сельскихъ обывателей, но, къ сожалѣнію, эта прекрасная церковь требуетъ значительнаго ремонта.

Однажды въ праздникъ, по окончаніи обѣдни, подошелъ ко мнѣ дряхлый мужикъ и спросилъ: «Хороша, батюшка, наша церковь?»

www.starieknigi.info

— Очень хороша,—отвѣчалъ я, да отчего же вы ее не поправляете?

— Мы бы, родимый, пять лѣтъ тому назадъ ее исправили, да разрѣшенія не было; а деньги давно уже собраны съ міру!

— Что же тому помѣхою?

— Да говорю тебѣ—разрѣшеніе начальства!.. Безъ разрѣшенія же, батюшка не позволяетъ... а потому мы и составили смѣту, послали ее и все ждали разрѣшенія; разрѣшеніе же пришло только нынче, а извѣстно, что̀ и за какую сумму можно было сдѣлать 5 лѣтъ тому назадъ, то за эти деньги въ настоящее время тѣхъ работъ произвести нельзя; ну и опять стой-да-постой...

Мѣстность вообще здѣсь довольно высокая, отлого-гористая, и какъ называютъ ее—*рудовая*, т. е. способная для растительности хорошаго лѣса. Зная, что вблизи кончается гранитная формація Финляндіи, интересно было мнѣ видѣть мѣсто, гдѣ переходитъ эта формація изъ породы каменной въ песчано-глинистую, для чего я и пошелъ по окрестности на побережье озера. По осмотру оказалось, гранитная формація ладожскаго побережья Финляндіи оканчивалась невдалекѣ, къ сѣверо-западу отъ Сальмиса, и здѣсь замѣтна она только въ прибрежныхъ обнаженныхъ каменныхъ мысочкахъ, которые выступаютъ въ озеро небольшою массою гранита, окруженные довольно большими гранитными валунами. Въ прибрежномъ же материкѣ, послѣ питкерандской мѣстности замѣтныхъ наружныхъ слѣдовъ гранитной формаціи не видно: все песокъ съ глиною; мѣстами гряды булыжнаго камня, расположенныя по направленію отъ сѣвера къ югу. Говорятъ, что отъ края прибрежья, верстахъ въ 6, на рѣчкахъ Тулома и Ала-уксу, здѣсь впадающихъ, на порожистыхъ мѣстахъ виденъ обнаженный гранитъ, слѣды котораго идутъ къ сѣверу все явственнѣе.

Находившись по окрестности до устали, я сѣлъ отдохнуть на окраинѣ рѣчки и вглядывался въ текущую по ней воду. Вода была цвѣта темнаго, довольно густая, и въ стаканѣ видъ ея былъ похожъ на видъ жидкаго кваса. Безъ всякаго сомнѣнія, въ этой водѣ, съ различными органическими и неорганическими тѣлами, перемѣшано много частицъ желѣзистыхъ, которыя и окрашиваютъ эту воду въ цвѣтъ темно-красный, ржавый; да какъ мнѣ кажется, эти же частицы, выносящіяся рѣчной водой въ озеро, даютъ грунту дна сѣверной части Ладоги цвѣтъ темно-коричневый, такъ какъ всѣ рѣчки и ручейки, текущіе въ озеро съ сѣверной стороны, имѣютъ свойство воды тоже желѣзистое. Дно же Ладожскаго озера въ срединѣ имѣетъ илъ, цвѣта болѣе синеватаго или пепельнаго.

www.starieknigi.info

Подобную рѣчную воду хорошая рыба не любитъ, оттого на устьяхъ этихъ рѣчекъ рыбнаго промысла не имѣется; хотя въ здѣшней водѣ и водятся угри, но ихъ не употребляютъ обыватели въ пищу; есть также щуки, небольшіе язи, уклейки и другая мелкая рыба, не стоящая времени, требующагося на ея ловлю.

Сплавъ лѣсу по этимъ небольшимъ порожистымъ рѣчкамъ идетъ издали верстъ за 150 и далѣе, и деревья носятъ на себѣ слѣды этого дальняго путешествія по каменистымъ порогамъ.

Насмотрѣвшись на здѣшнія окрестности, я направился къ Сальмису, и подходя къ подошвѣ церковной горы увидѣлъ погостъ, а въ срединѣ его весьма ветхую деревянную церковь. Зашелъ на кладбище; взглянулъ на храмъ, въ которомъ, по видимому, давно уже не производилась служба и онъ находился въ полномъ разрушеніи. На погостѣ много крестовъ и прямо стоящихъ, и сильно накренившихся, и совершенно свалившихся; здѣсь же было много могилъ съ памятниками.

Переходя поперекъ клабища къ выходу, увидѣлъ я могилу, обдѣланную цоколемъ, и на ней огромная чугунная литая плита съ рельефною, длинно-предлинною надписью. Такая большая надпись заинтересовала меня, и очистивъ мохъ на плитѣ, я прочелъ слѣдующее:

Гласъ надгробный

Сердечныхъ чувствованій
Управляющаго Маковкиной супруге
Долгъ общій естества исполнила
И о Богѣ въ жизни сей помнила...

и далѣе до 40 строкъ подобныхъ виршей. Изъ безграмотной надписи едва было можно понять, что почтенная супруга г. Маковкина любила природу и людей, что ей Богъ далъ двѣнадцать сыновей и восемь дочерей, которыхъ всѣхъ она сама выкормила и сама выростила, и прожила 73 года.

14 іюня вошелъ въ Неву изъ Ладожскаго канала первый весенній хлѣбный караванъ, шедшій по вышневолоцкой системѣ. Этотъ караванъ состоитъ изъ 60 барокъ, принадлежащихъ разнымъ хлѣбнымъ торговцамъ. Надо надѣяться, что по случаю подхода къ Петербургу свѣжаго хлѣба, цѣны на этотъ продуктъ не станутъ больше увеличиваться, какъ увеличивались они по веснѣ, Богъ знаетъ отъ какихъ причинъ.

А. Андреевъ.

www.starieknigi.info

Г. Поти.

Аварія парохода *L'aigle*.—Проѣздъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Михаила Николаевича съ Августѣйшимъ семействомъ.—Пріѣздъ г. управляющаго мингреліею въ Поти.—Слухи.—Желѣзная дорога.—Спускъ желѣзной баржи г. Суровцова.—Рейсы ріонскихъ пароходовъ между Поти и Сухумъ-Кале.—Погода.

7 іюня. Пароходъ *L'aigle*, принадлежащій г. Чамбону (Chambon), посредникъ пароходовъ компаніи Maissageris Imperiales, содержавшій линію рейсовъ, между Поти, Батумомъ и Трапезондомъ, идучи изъ Поти съ пассажирами и грузомъ, при умѣренномъ SW вѣтрѣ и небольшомъ волненіи, потерпѣлъ аварію 26 марта, невдалекѣ отъ Батума, отъ несчастнаго случая въ машинѣ, въ которой сломался одинъ изъ балансировъ; сломанная часть повисла на штырѣ, и при дѣйствіи машины, ударами въ дно парохода, сдѣлала пробоину, вслѣдствіе чего начало затоплять сперва машинное отдѣленіе; огонь въ печахъ распространился въ трюмы, потому что пароходъ деревянный, безъ непроницаемыхъ перегородокъ; при сумятохѣ и паническомъ страхѣ пассажировъ, остановили ходъ машины, и пока сняли сломанныи части балансира, вода наполнила пассажирскія каюты по колѣни. Однако, при помощи машинной дронки и пароходныхъ помпъ, откачивая воду, благополучно добрались до батумскаго рейда, дѣйствуя однимъ колесомъ, и тамъ стали у берега на мель. Спасенію парохода, пассажировъ и грузовъ много пособствовали нашъ батумскій консулъ г. Джудичи, а также капитанъ парохода Русск. Общ. П. и Т. *Эльборусъ* и его команда, успѣвшіе вытащить пароходъ на берегъ и выгрузить грузы, большею частію неповрежденные, кромѣ нижняго лага, бывшаго въ водѣ еще въ морѣ. Пароходъ и по сіе время стоитъ у берега на боку, и находятъ невозможнымъ исправить его для продолженія службы, потому что онъ старъ и гнилъ. Говорятъ, этотъ пароходъ былъ застрахованъ въ одной иностранной страховой компаніи за 160 000 фр. По произведенному формальному слѣдствію этого несчастнаго съ нимъ случая, страховая компанія, назначила въ уплату 100 000 Фр. Также говорятъ и то, что этотъ случай могъ бы имѣть другой, менѣе несчастный исходъ, если бы механикъ или машинистъ не опоздали застопорить машину, въ моментъ, когда сломался балансиръ, и если бы была принята предосторожность или поболѣе вниманія.

www.starieknigi.info

— 23 апрѣля въ 9½ ч. утра Его Императорское Высочество Великій Князь и Намѣстникъ Кавказа Михаилъ Николаевичъ, съ Великою Княгинею Ольгою Ѳеодоровною и Августѣйшимъ своимъ семействомъ изволили прибыть на пароходѣ «Князь Барятинскій» изъ Орпири къ намъ въ Поти, на пути за границу. На рейдѣ уже ожидала пришедшая изъ Николаева яхта «Тигръ», но отъ W была большая мертвая зыбь, непозволявшая пройдти изъ рѣки чрезъ баръ. Въ ожиданіи, когда уляжется зыбь, Его Императорское Высочество отправился на катерѣ въ сѣверный рукавъ Ріона и осматривалъ работы строющагося порта и механическія заведенія; изобрѣтенные изъ новыхъ составныхъ веществъ бетоны, баржи, флашкоуты и прочія хозяйственныя заведенія, постройки и планировку новаго города на большомъ острову. Его Императорское Высочество остался всѣми работами доволенъ, выразивъ любезную свою благодарность строителю инженеръ-подполковнику Н. А. Шаврову. Въ 3 ч. пополудни зыбь нѣсколько улеглась, и казалось возможнымъ безопасно выйдти чрезъ баръ въ море. Тогда на пароходѣ р. о. п. и т. *Голубчикъ* Его Императорское Высочество съ Августѣйшимъ семействомъ и свитой отправились на рейдъ къ «Тигру»; но приставаніе оказалось весьма затруднительнымъ, а потому пароходъ *Голубчикъ* отошелъ отъ «Тигра», и какъ чрезъ баръ, не совсѣмъ еще успокоенный, проходить обратно въ рѣку было рискованно, то Его Высочество изволилъ отплыть на пароходѣ *Голубчикъ* на батумскій рейдъ, куда за нимъ послѣдовала и яхта «Тигръ»

— Въ недавнее время, назначенный управляющимъ Мингреліею дѣйствительный статскій совѣтникъ Властовъ пріѣзжалъ въ Поти осмотрѣть городъ и присутственныя наши мѣста, и произвелъ, къ общей нашей радости, большія реформы, клонящіяся къ нашему благополучію и благоустройству города.

Носятся слухи, что и самое управленіе Мингреліею, бывшее до этого времени въ городѣ Зугдидахъ, будетъ переведено въ Поти, а потому нашъ городъ увеличится числомъ населенія, зданіями присутственныхъ мѣстъ и новыми домами для жительства.

— По устройству полотна желѣзной дороги отъ Поти до Кутаиса, работаютъ уже до 6 тысячъ солдатъ, по частямъ на разныхъ разстояніяхъ. Къ сожалѣнію, весеннее разлитіе горныхъ рѣкъ нѣсколько задерживало работу.

— 8 мая спущена съ элинга Н. И. Суровцова на воды Ріона желѣзная баржа, которая подняла грузу, для испытанія, до 3 тысячъ

www.starieknigi.info

пудовъ, съ посадкою до $1^1/_4$ фута, и сдѣлала весьма удовлетворительный рейсъ на буксирѣ парохода *Надежда* вверхъ до Орпири, въ 18 часовъ 90 верстъ и противъ теченія.

— Съ іюня мѣсяца по распоряженію директора р. о. п. и т., бывшаго въ Поти, назначены ежедневные рейсы, малыми ріонскими пароходами, между Поти и Сухумъ-Кале, по многочисленности пассажировъ и грузовъ,—съ значительнымъ пониженіемъ тарифа пассажирскаго и грузоваго,—кромѣ большихъ пароходовъ, совершающихъ рейсы по всему кавказскому берегу отъ Керчи до Батума.

— Погоды стоятъ умѣренныя; нельзя жаловаться на дожди, которыя въ это время года у насъ бывали обильные, только апрѣль и май ознаменовались чувствительными холодами и туманами, такъ что фрукты и виноградъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, какъ слышно, померзли и не обѣщаютъ большаго урожая. Все было бы хорошо или такъ себѣ; да вотъ одно наше неизбѣжное горе,—начинаются лихорадки, пора убираться куда нибудь по-добру, по-здорову.

Р. Андреевъ.

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

БРОНЕНОСНОЕ СУДОСТРОЕНІЕ.

ИЗВѢСТІЯ ОБЪ ИНОСТРАННЫХЪ БРОНЕНОСЦАХЪ.

Спускъ англійскаго броненоснаго фрегата *Lord Warden*.—Мачты фрегата *Bellerophon*.—Артиллерія фрегата *Minotaur*. — Спускъ австрійскаго броненоснаго фрегата *Archiduck Ferdinand Max*.—Разныя извѣстія.—Таблица состоянія броненосныхъ флотовъ Англіи, Франціи, Италіи, Австріи, Испаніи, Турціи, Даніи, Швеціи, Пруссіи, Голландіи, Бразиліи и Соединенныхъ штатовъ Америки.

Спускъ англійскаго броненоснаго фрегата *Lord Warden*.

27 мая н. с. броненосный флотъ Англіи увеличился спускомъ фрегата *Lord Warden*, построеннаго, какъ извѣстно, по чертежамъ главнаго строителя англійскаго флота, г. Рида. Мы уже нѣсколько разъ говорили объ этомъ фрегатѣ, на страницахъ нашего журнала, и потому, не представляя здѣсь подробнаго описанія его, ограничимся только особенностями его, принадлежащими строителю г. Риду, который постройкою трехъ большихъ фрегатовъ *Lord Warden*'а, *Bellerophon*'а, спущеннаго 26 апрѣля нынѣшняго года, и *Lord Clyde*'а, спущеннаго 13 октября 1864 года, дѣлаетъ новый шагъ въ броненосномъ судостроеніи новымъ введеніемъ широкихъ носовъ и поперечнаго носоваго сѣченія на подобіе буквы U, какъ это было прежде на старыхъ корабляхъ, которые отживаютъ свой вѣкъ и гніютъ въ гаваняхъ. Постройка узкихъ востроносыхъ судовъ вошла въ такое употребленіе, что даже съ введеніемъ брони подводнымъ частямъ судовъ продолжали давать острое образованіе, чтобы увеличить ходкость, отчего они легко зары-

www.starieknigi.info

вались носомъ, который былъ слишкомъ тяжелъ, и не могли носить на немъ брони. Въ *Lord Warden*'ѣ это уничтожено устройствомъ широкаго носа, такъ что при первомъ взглядѣ на него онъ напоминаетъ старыя суда и представляется туполобымъ, плоскодоннымъ судномъ, хорошо разсчитаннымъ для ношенія тяжелой брони, и, по всей вѣроятности, долженъ отлично выносить волненіе, какъ бы велико оно ни было. Тупой носъ его подъ водою оканчивается длиннымъ и острымъ шпирономъ, который при значительной величинѣ судна долженъ быть смертоноснымъ оружіемъ для всякаго другаго судна, которое только подастся ему. Устройство этого шпирона, выдающагося на 10 футъ отъ носа, имѣетъ еще ту выгоду, что увеличиваетъ плавучесть носовой части и, уменьшая отъ этого удары носомъ и зарыванія, позволяетъ дать надводной носовой части такое образованіе, чтобы можно было поставить погонныя орудія, которыми можно было бы дѣйствовать прямо по килю, и защитить ихъ и палубу отъ продольныхъ выстрѣловъ поясомъ брони, возвышающимся до самыхъ сѣтокъ.

Lord Warden спущенъ съ большею частію брони, которая уже пригнана и наложена на мѣсто, остальная же часть будетъ положена тотчасъ же по вводѣ въ докъ, послѣ постановки машины, мачтъ и проч. Плиты брони его прокатныя и доставлены съ завода гг. Брауна и К° въ Шеффильдѣ (Atlas iron Works).

По сихъ поръ, говоритъ Times, изъ котораго мы извлекаемъ это описаніе, трудность ношенія брони для блиндированныхъ судовъ, въ которыхъ, чтобы сохранить по возможности остальные качества, надо было значительно увеличивать водоизмѣщеніе, была такъ велика, что строители ихъ старались уменьшать количество и вѣсъ брони до крайней возможности. Отъ этого выходило, что поясъ ея опускался подъ воду весьма мало, что порты были весьма низки отъ воды, а носъ и корму или совсѣмъ не защищали, или покрывали гораздо болѣе тонкимъ слоемъ желѣза. На *Lord Warden*'ѣ же броня опускается на 5 футъ ниже горизонта воды; нижніе косяки портовъ будутъ возвышаться отъ грузовой ватерлиніи на 8 фут. 6 дюйм., а носовыя и кормовыя части будутъ защищены бронею такой же толщины, какъ и средина. Бортъ фрегата защищенъ слѣдующимъ образомъ: поясъ отъ 2 футовъ выше до 5 футовъ ниже G W L вокругъ всего

www.starieknigi.info

судна покрытъ слоемъ брони въ $5^1/_2$ д. толщины. Вся же толщина борта въ этомъ мѣстѣ равняется 37 дюймамъ, т. е. почти на $^1/_2$ фута болѣе, чѣмъ на другихъ броненосныхъ судахъ, и состоитъ изъ $5^1/_2$ дюймовъ желѣза брони, положеннаго на 10 дюймовую тиковую подкладку, $13^1/_2$ дюймоваго сплошнаго дубоваго набора и 8 дюймовой внутренней обшивки. Батарея и вся часть борта выше этого пояса покрыта обыкновенными $4^1/_2$ дюймовыми плитами, а вся толщина борта здѣсь равняется 33 дюймамъ и состоитъ изъ $4^1/_2$ д. брони, 9 д. тиковой подкладки, $1^1/_2$ д. листовъ желѣза, положенныхъ для увеличенія сопротивленія, въ помощь $4^1/_2$ д. плитамъ и для остановки осколковъ, которые могли бы влетать въ палубу, 12 дюймоваго дубоваго набора и наконецъ, 6 д. внутренней обшивки. Изъ этого описанія видно, продолжаетъ Times, что бортъ *Lord Warden*'а будетъ въ состояніи выдержать удары всѣхъ французскихъ и американскихъ орудій, такъ какъ ни одно изъ нихъ не можетъ равняться въ силѣ съ 300 ф. пушкой, дѣйствующей сплошнымъ ядромъ съ зарядомъ въ 50 ф. пороха (*), а самъ вмѣстѣ съ тѣмъ будетъ въ состояніи носить самыя большія орудія, противъ которыхъ не устоитъ ни одно изъ судовъ другихъ націй. Полный вѣсъ брони, которая положится на бортъ *Lord Warden*'а, равняется 1400 тоннамъ.

Несмотря на тяжесть, которую долженъ будетъ носить этотъ фрегатъ, скорость его нисколько не уменьшена, напротивъ, онъ, по мнѣнію своего строителя, будетъ ходить также быстро, какъ и желѣзный братъ его *Bellerophon*, т. е. со скоростію не менѣе 14 узловъ. Машина его, въ настоящее время еще оканчивающаяся, будетъ въ 1000 номинальныхъ силъ; дѣйствительная же сила ея по индикатору будетъ въ 6 разъ болѣе. Этого увеличенія силы надѣются достигнуть, примѣнивъ къ машинѣ всѣ усовершенствованія, сдѣланныя нынѣ въ механическомъ искусствѣ и не употреблявшіяся еще ни въ одномъ изъ новѣйшихъ броненосныхъ судовъ, какъ-то: большее разширеніе пара, охлаждающую поверхность въ холодильникѣ, пароперегрѣватели (Super-heating) и другія усовершенствованія. Нѣтъ никакой причины сомнѣваться въ томъ, что *Lord Warden* будетъ самымъ

(*) На опытахъ въ Шебуринессѣ въ 1864 году, щитъ *Lord Warden*'а былъ разбитъ именно этимъ орудіемъ и снарядомъ и разсыпался въ куски.

www.starieknigi.info

быстрымъ изъ всѣхъ другихъ броненосныхъ судовъ, за исключеніемъ, безъ сомнѣнія, судовъ класса *Warrior*'а и *Achilles*, которые гораздо болѣе. Можно было бы думать, что постановка такой сильной машины на деревянное судно можетъ быть вредна для него, при обыкновенныхъ способахъ крѣпленія кормы, но г. Ридъ, имѣвшій это въ виду, далъ ей особенно сильное крѣпленіе кницами, переборками, наугольниками и т. п., такъ что она не представляетъ никакой опасности въ этомъ отношеніи.

Lord Warden построенъ въ 16 мѣсячный срокъ. Онъ былъ заложенъ 24 декабря 1863 года. Быстрое изготовленіе это особенно замѣчательно, если припомнить, что въ то же время въ Чатамѣ, вмѣстѣ съ нимъ строился и другой фрегатъ, *Bellerophon*.

Фрегатъ построенъ изъ дерева. Главныя размѣренія его слѣдующія:

Длина между перпендикулярами . .	280 фут.
Длина по килю.	233 — 11 3/4 д.
Крайняя ширина.	58 — 9 —
Ширина безъ обшивки	56 — 4 —
Глубина интрюма	20 — 9 —
Разстояніе между портами	13 — 0 —
Высота портовъ отъ G. W. L. по срединѣ	8 — 6 —
Вмѣстительность	4067 26/94 тон.
Водоизмѣщеніе	7675 тон.

Тотчасъ же послѣ спуска, *Lord Warden* началъ принимать котлы, холодильники, цилиндры и другія тяжелыя части машины и поставилъ свои желѣзныя мачты, доставленныя Woodside Graving Dock Company. Размѣренія мачтъ его слѣдующія:

	Длина.	Діаметръ.
Гротъ-мачта	111 ф. 8 д.	35 дюйм.
Фокъ-мачта	98 — 8 —	33 —
Бизань-мачта	84 — 4 —	22 —

Мачты эти устроены такимъ образомъ, чтобы могли служить и для вентиляціи судна.

www.starieknigi.info

Мачты броненоснаго фрегата *Bellerophon*.

Фрегатъ *Bellerophon*, который адмиралтейство намѣревалось сначала вооружить четырьмя мачтами, будетъ имѣть по обыкновенію только три мачты, такъ какъ по мнѣнію адмирала Дакреса и капитана Ванситарта, командующаго фрегатомъ *Achilles*, четыре мачты, которыми былъ вооруженъ этотъ послѣдній, слишкомъ тяжелы. На этомъ основаніи адмиралтейство рѣшилось не отступать болѣе отъ прежняго обычая вооруженія судовъ.

Мачты эти желѣзныя и были заказаны *Woodside Graving Dock Company* въ Биркенхедѣ, той же самой, которая изготовляла мачты для броненосныхъ фрегатовъ *Lord Warden* и *Lord Clyde*. Онѣ построены по чертежамъ и спесификаціямъ, сдѣланнымъ въ адмиралтействѣ, и состоятъ изъ трехъ листовъ въ $^{7}/_{16}$ д., склепанныхъ за-подъ-лицо съ Т-образнымъ желѣзомъ $6\times4\times^{7}/_{16}$, изъ которыхъ каждое соединяется съ центромъ особымъ радіусомъ, образуя такимъ образомъ внутри мачты три треугольника. Такое крѣпленіе дѣлаетъ мачты эти необыкновенно крѣпкими. Чиксы сдѣланы также изъ желѣза. Эзельгофты, состоящіе изъ одной массивной штуки желѣза, вѣсятъ каждый, съ обухами и всѣмъ необходимымъ вооруженіемъ, до одного тонна. Вообще мачты эти на глазъ гораздо легче, чѣмъ деревянныя, что, разумѣется, придастъ не мало красоты вооруженію судна, неговоря уже объ легкости въ вѣсѣ, возможности вентилированія судна и другихъ выгодахъ ихъ, въ сравненіи съ деревянными. Размѣренія ихъ слѣдующія:

	Длина.	Діаметръ.
Гротъ-мачта	110 ф. 1 д.	2 ф. 11 д.
Фокъ-мачта	99 — 7 —	2 — 9 —
Бизань-мачта. . . .	82 — 7 —	2 — 0 —

Стоимость этихъ мачтъ — 1445 ф. ст. (около 10 000 р.). Стальныя реи и стеньги для *Bellerophon*'а заказаны гг. Джаксонъ и Уаткинсъ за 1030 ф. ст. (около 7200 р.).

Устройство мачтъ фрегатовъ *Lord Warden*'а *Lord Clyde* совершенно одинаково. Говорятъ, что адмиралтейство рѣшилось всѣ будущіе броненосцы вооружать не иначе, какъ желѣзными мачтами и стальными стеньгами и реями.

www.starieknigi.info

Артиллерія фрегата Minotaur.

Вооруженіе броненоснаго фрегата *Minotaur* должно состоять, какъ мы знаемъ уже, изъ *четырехъ* 300 фунтовыхъ и *восемнадцати* 100 ф. или 110 ф. орудій въ батареѣ и шести орудій послѣдняго калибра на верхней палубѣ. Въ настоящее время *Minotaur* получилъ уже два изъ своихъ большихъ (12 тонныхъ, $10^1/_2$ д., гладкостѣнныхъ) орудій, и выйдетъ съ ними въ морѣ для испытанія ихъ на качкѣ. Опыты эти поручено сдѣлать капитану, командующему артиллерійскимъ кораблемъ *Excellent*, на которомъ стояло одно изъ этихъ орудій. Обѣ эти пушки поставлены на деревянные станки, изъ которыхъ одинъ доставленъ вмѣстѣ съ орудіемъ съ *Excellent*'а, а другой присланъ изъ вульвичскаго арсенала. Станки эти совершенно одинаковы, съ тою только разницею, что платформа послѣдняго имѣетъ въ задней своей части два роульса, по одному на сторонѣ, а станокъ съ *Excellent*'а одинъ роульсъ по срединѣ, поворачивающійся помощію эксентрическаго движенія. Станки эти, говоритъ Times, слишкомъ слабы и сложны для такихъ громадныхъ орудій, какъ 12 тонныя. Управленіе ими на волненіи будетъ весьма трудно, и главная задача капит. Ки, состоитъ въ испытаніи дѣйствія ихъ на большомъ волненіи.

Надо замѣтить, говоритъ эта газета, что ни одно изъ нашихъ судовъ, не исключая даже классъ *Minotaur*'а и *Bellorophon*'а, не было построено для того, чтобы носить въ батареѣ такія тяжелыя орудія съ огромными станками съ платформами. Это дѣлается очевиднымъ при первомъ взглядѣ на батарею *Minotaur*'а, въ которой стоятъ теперь двѣ такихъ пушки. Въ самомъ дѣлѣ, палуба батареи замѣтно погнулась, такъ что подъ бимсы ея должны были поставить три массивныхъ деревянныхъ пиллерса, діаметромъ равные гротъ-мачтѣ брига. Такіе же пиллерсы поставлены и ниже, для того, чтобы передать тяжесть ихъ на нижнія части судна. Такъ какъ въ батареѣ нѣтъ болѣе никакого другаго орудія, то ясно, что фрегатъ не будетъ въ состояніи носить и выдержать дѣйствіе такой громадной артиллеріи, какъ та, которую предполагаютъ поставить на него.

Изъ этихъ словъ англійскаго журнала мы видимъ, что идея

www.starieknigi.info

постановки 12 тонныхъ пушекъ въ батареяхъ большихъ броненосцевъ Англіи, не смотря на всю громадность этихъ судовъ, едва ли исполнима, а потому опыты капитана Ки, результаты которыхъ должны разрѣшить этотъ важный вопросъ, особенно интересны, и мы будемъ слѣдить за ними съ тѣмъ вниманіемъ, котораго они заслуживаютъ, такъ какъ отъ нихъ главнѣйше зависитъ рѣшеніе такого важнаго въ настоящее время дѣла, какъ споръ между батарейною и башенною системою судовъ.

Впрочемъ, опыты эти едва ли будутъ имѣть тѣ результаты, которые нужны, потому что *Minotaur* выходитъ не въ океанъ, а въ Каналъ, въ которомъ въ настоящее время года, когда изъ 10 дней можно навѣрное разсчитывать на 8 или 9 дневный штиль, онъ едва ли встрѣтитъ ту погоду и волненіе, какія нужны для полученія должныхъ и положительныхъ результатовъ. Вообще для окончательнаго рѣшенія этого спора нужно будетъ подождать опытовъ надъ *Bellorophon*'омъ, *Lord Clyde*, или *Lord Warden*'омъ, построенными съ новыми усовершенствованіями, введенными главнымъ защитникомъ системы батарейныхъ судовъ, г. Ридомъ.

Спускъ австрійскаго броненоснаго фрегата Archiduck Ferdinand Max.

24 мая н. с. въ Тріестѣ спущенъ новый австрійскій фрегатъ *Archiduck Ferdinand Max*, строившійся на частной верфи, по чертежамъ главнаго строителя австрійскаго флота, г. Ромако.

Вотъ главныя размѣренія его (*):

Длина между перпендикулярами . .	262 ф. 4½ д.
Ширина	52 — 6 —
Глубина интрюма	23 — 6 —
Углубленіе по чертежу { форштевнемъ . . .	20 — 9 —
{ ахтерштевнемъ . . .	25 — 8 —
Число тонновъ	3065$^{35}/_{94}$ т.
Водоизмѣщеніе	5200 т.
Поверхность миделеваго сѣченія . .	894 кв. ф.
— сѣченія по W. L. . .	9900 — —

(*) Всѣ размѣренія показаны въ вѣнскихъ футахъ. 1 вѣнскій футъ=1.0371 англ. фут.

www.starieknigi.info

Броня его толщиною въ 5¼ дюймовъ опускается на 4 фута ниже G. W. L. и идетъ вокругъ всего судна. Въ носовой и кормовой частяхъ, на разстояніи 25 футъ отъ оконечностей, она начинаетъ уменьшаться и доходитъ до 3¼ д. Деревянная подкладка толщиною отъ 12 до 14 дюймовъ. Порты отъ поверхности воды, въ полномъ грузу, возвышаются на 7 футъ.

Носъ его загибается внутрь на подобіе лебединой груди и вооруженъ шпиронomъ. Для удобнаго дѣйствія послѣднимъ, бушпритъ устроенъ подъемнымъ. На палубѣ въ носовой части устроенъ особый, защищенный бронею, блокгаузъ, въ которомъ будутъ поставлены два орудія большаго калибра на поворотныхъ платформахъ, для того, чтобы могли дѣйствовать по килю и въ стороны. Задняя часть блокгауза закрыта 1½ д. плитами и имѣетъ порта и бойницы, для дѣйствія по палубѣ орудіями и штуцерами, въ случаѣ абордажа.

Машина въ 800 номинальныхъ силъ, горизонтальная, весьма схожа съ типомъ машинъ Модзлея и Фильда. Цилиндры 82½ д. въ діаметрѣ, ходъ поршня 4 фута. Онъ имѣетъ шесть котловъ трубчатой системы, съ 6 топками каждый. Винтъ Гриффита, не подъемный. Діаметръ его 19 ф. 10 д. Шагъ винта отъ 26 до 30 футъ. Машина эта была сдѣлана въ Тріестѣ же, въ техническомъ заведеніи (Stabelimento Technico).

Вентиляція судна производится посредствомъ продольныхъ коридоровъ, имѣющихъ въ носовой и кормовой частяхъ сообщеніе съ верхомъ и въ обѣ стороны съ каютами, магазинами и и проч.

При самомъ началѣ постройкѣ фрегата, его предполагали вооружить *тридцатью двумя*, 130 фунтовыми орудіями (зарядъ въ 23 фунта), но можетъ быть предположеніе это измѣнилось.

На этой же верфи строится другой такой же фрегатъ *Habsburg*, размѣренія и чертежи котораго тѣ же, что и *Archiduck Ferdinand Max*.

Эти два судна суть самыя большія изъ всѣхъ броненосныхъ судовъ Австріи, такъ какъ остальные фрегаты ея, *Don Juan d'Austria*, *Kaiser Max* и *Prince Eugène* почти на 40 вѣнскихъ футъ короче первыхъ. Размѣренія ихъ и полное число броненосныхъ судовъ Австріи можно видѣть въ приложенной ниже таблицѣ состоянія броненосныхъ флотовъ всѣхъ державъ.

www.starieknigi.info

Разныя извѣстія.

— Чертежи фрегата *Bellerophon*, спущеннаго 26 апрѣля нынѣшняго года (см. Мор. Сбор. брон. судостр. № 6), были утверждены адмиралтействомъ 23 іюля 1863 года. Заложенъ же былъ въ декабрѣ мѣсяцѣ 1860 года. Количество матеріаловъ, употребленныхъ на постройку его до спуска на воду, простиралось до 3050 тонновъ, въ томъ числѣ 440 тонновъ брони. До окончательной же отдѣлки остается еще употребить 1200 тонновъ матеріаловъ, изъ которыхъ около 630 тонновъ брони, такъ какъ полный вѣсъ брони простирается до 1070 тонновъ. Онъ будетъ готовъ къ выходу въ море не ранѣе ноября мѣсяца.

— На дняхъ въ Тулонѣ производилась проба одной изъ желѣзныхъ разборныхъ броненосныхъ лодокъ, описанныхъ нами въ № 3 нашего журнала (брон. отдѣлъ). По словамъ журналовъ, опыты эти увѣнчались полнымъ успѣхомъ, какъ въ отношеніи скорости хода этихъ лодокъ, такъ и въ отношеніи быстроты стрѣльбы и поворотливости.

— На броненосномъ фрегатѣ *Achilles*, на которомъ послѣ плаванія въ Лиссабонъ въ эскадрѣ адмирала Дакреса рѣшено было уничтожить четвертую мачту, сняли переднюю фокъ-мачту и намѣрены испытать его теперь, не измѣняя положенія остальныхъ трехъ мачтъ. Въ настоящее время онъ введенъ въ докъ въ Кейхамѣ.

— На броненосномъ корветѣ *Research*, который выходилъ на дняхъ въ морѣ, испытывали новые желѣзные станки и платформы г. Скотта, которыми управляются посредствомъ простаго механическаго приспособленія при помощи 9 человѣкъ прислуги. Вмѣстѣ съ тѣмъ, на немъ были поставлены вновь предлагаемые деревянные станки, требующіе 19 человѣкъ прислуги, и обыкновенные деревянные. Послѣ 60 выстрѣловъ оба деревянныхъ станка, какъ старый, такъ и новый, получили поврежденіе, а станокъ г. Скотта выдержалъ 68 выстрѣловъ весьма быстрой пальбы и не выказалъ ни малѣйшаго признака слабости. Черезъ нѣсколько дней испытаніе это повторилось. *Research* снова вышелъ въ море и началъ пальбу изъ своихъ 100 ф. гладкостѣнныхъ орудій. Изъ орудія съ желѣзнымъ станкомъ г. Скотта первые

www.starieknigi.info

10 выстрѣловъ съ зарядомъ 20 ф. пороха были сдѣланы въ 10′50″; вторые 10 выстрѣловъ съ зарядомъ въ 25 ф.—въ 8′10″ и наконецъ, еще 15 выстрѣловъ съ тѣмъ же зарядомъ въ 11′42″. Изъ орудій на новомъ деревянномъ станкѣ, полученномъ изъ вулическаго арсенала, первые 10 выстрѣловъ съ зарядомъ въ 20 ф. были сдѣланы въ 8′31″, вторые 10 выстрѣловъ съ зарядомъ въ 25 ф.—въ 9′10″ и 15 выстрѣловъ съ тѣмъ же зарядомъ въ 12′57″ времени. Хотя выигрышъ во времени (4″) производства всѣхъ 35 выстрѣловъ и приходится на сторону деревяннаго станка, но желѣзный имѣетъ то преимущество, что требуетъ на 33 1/2 процента менѣе прислуги. Старые же деревянные станки признаны окончательно негодными.

— На дняхъ, въ Чатамѣ получена утвержденная лордами адмиралтейства высота портовыхъ косяковъ для всѣхъ военныхъ судовъ, носящихъ орудія свыше 95 центнеровъ вѣсомъ. Высота эта должна равняться 2 футамъ 2 дюймамъ. Тотъ же циркуляръ указываетъ, чтобы высота оси орудія отъ палубы у всѣхъ орудій отъ 6 до 12 тонновъ вѣсомъ равнялась 3 футамъ 7 дюймамъ, всѣхъ же 6 тонныхъ орудій, какъ гладкостѣнныхъ, такъ и нарѣзныхъ,—3 футамъ 4 1/2 дюймамъ, когда орудія выдвинуты за бортъ.

— На дняхъ въ адмиралтейство представили модель новаго гидравлическаго аппарата, для сгибанія плитъ всѣхъ возможныхъ размѣреній, изобрѣтеннаго гг. Фоксъ и сынъ въ Лондонѣ. Аппаратъ этотъ, по приказанію адмиралтейства, будетъ испытываться въ Чатамѣ. Тамъ же будетъ производиться проба надъ новымъ способомъ сверленія, въ покрытыхъ бронею бортахъ блиндированныхъ судовъ, диръ для иллюминаторовъ и т. п., изобрѣтеннымъ г. Ордъ, однимъ изъ служащихъ при адмиралтействѣ въ Мальтѣ. Старый способъ сверленія въ бронѣ диръ для иллюминаторовъ, какъ это дѣлалось на *Royal Oak* и *Prince Consort*, требуетъ обыкновенно отъ 10 до 14 дней работы на каждую, тогда какъ машина г. Орда дѣлаетъ это не болѣе какъ въ 30 часовъ времени, включая установку ея, и можетъ быть приводима въ движеніе паровой машинкой. Если же дѣйствовать въ ручную, то она потребуетъ 7 человѣкъ мастеровыхъ, т. е. даже и при этомъ представляетъ значительную экономію въ работѣ.

www.starieknigi.info

— 10 іюня новаго стиля въ Тулонѣ спустили броненосный таранъ *Taureau*, описаніе котораго было помѣщено нами въ №4 нашего журнала. Газеты говорятъ, что силу его хотятъ испробовать надъ старымъ деревяннымъ судномъ, которое *Taureau* долженъ разрѣзать пополамъ.

— На броненосномъ кораблѣ *Solferino* лопнулъ цилиндръ, и онъ былъ приведенъ въ Тулонъ на буксирѣ фрегата *Gloire*.

— Англійскій броненосный фрегатъ *Caledonia* отправляется въ Средиземное море и готовъ уже къ выходу въ морѣ.

—Вовремя плаванія фрегата *Royal Oak*, находящагося въ настоящее время въ Средиземномъ морѣ, въ котлахъ его лопнуло 54 трубки. По словамъ журналовъ, деревянный поясъ, надѣланный на нижнюю полосу брони для защиты ея отъ галваническаго дѣйствія, значительно замедляетъ ходъ фрегата.

— Тулонскій морской префектъ изобрѣлъ новый торпедо для взрыва судовъ, о которомъ журналы отзываются съ необыкновенною похвалою. Въ Messager du Midi помѣщено описаніе пробы этого торпедо. Старое судно около 75 футовъ длиною было поднято изъ воды, разрушено и пошло ко дну менѣе чѣмъ въ нѣсколько секундъ времени отъ подачи сигнала. Преимущество этого торпедо передъ русскими и американскими минами, говоритъ французская газета, заключается въ томъ, что судно можетъ быть взорвано, даже не прикасаясь къ нему. Электрическая искра достигаетъ цѣли и разрушаетъ судно по одному знаку, съ быстротою молніи.

— Австрійскій броненосный фрегатъ *Kaiser Max* вышелъ изъ Плимута, но, встрѣтивъ въ каналѣ свѣжій вѣтеръ, долженъ былъ вернуться назадъ.

— На фрегатѣ *Warrior*, который находится въ настоящее время въ докѣ въ Портсмутѣ, мѣняютъ палубу въ батареѣ, и вмѣсто $5^1/_2$ дюймовой кладутъ новую въ $4^1/_2$ дюйма толщиною. За время плаванія вся палуба въ жилой части батареи, т. е. между носовой и кормовой поперечными блиндированными переборками, такъ истерлась отъ безпрестаннаго мытья, что перемѣна ея сдѣлалась окончательной необходимостью. Части же внѣ переборокъ сохранились гораздо лучше, но ихъ все-таки мѣняютъ. При этомъ надо замѣтить, что по словамъ Times, настилка палубы при постройкѣ фрегата была такъ хороша, что

www.starieknigi.info

нельзя не отдать должной справедливости отчетливости и исправности работъ компаніи Thames Iron Works, гдѣ строился *Warrior*. Подъ настилкой палубы находятся желѣзные листы, составляющіе палубную броню, и доски были обдѣланы, настланы и проконопачены такъ хорошо, что въ пазы не пробралось ни капли воды и на желѣзѣ брони нигдѣ не видать ни малѣйшихъ слѣдовъ ржавчины.

Кромѣ передѣлки палубы, на *Warrior*'ѣ уничтожаютъ подъемный винтъ и дѣлаютъ его постояннымъ и отдѣльнымъ отъ задняго старпоста, для того, чтобы придать болѣе крѣпости кормовой части судна и сохранить винтъ, въ случаѣ поврежденія старпоста. Для того же, чтобы защитить винтъ и голову руля, корма обошьется плитами брони. *Warrior* выведется изъ дока не ранѣе какъ черезъ шесть мѣсяцевъ.

— Англійское броненосное судно *Pallas*, спущенное 14 марта нынѣшняго года въ Вуличѣ, на дняхъ выведено изъ дока,—въ которомъ на него продолжали накладывать плиты брони,—почти уже оконченнымъ. Остается наложить нѣсколько плитъ въ верхнихъ частяхъ борта.

www.starieknigi.info

БРОНЕНОСНЫЕ ФЛОТЫ

ИНОСТРАННЫХЪ ДЕРЖАВЪ.

www.starieknigi.info

Броненосный флотъ Англіи.

Имена судовъ.	Длина.	Ширина.	Число тоннъ.	Среднее углубленіе.	Сила машинъ.	Число орудій.	Вѣсъ жѣлѣза съ одного борта.	Толщина брони.	Толщина подкладки или дерева.	Изъ чего построено.	Съ какого завода плиты.	Съ какого завода машины.	Система построенія.	Время спуска	Примѣчаніе.
	Въ футахъ.							Дюймы.							
Agincourt . . .										желѣза.	Браунъ и К°.	Модслея.	Обыкновенная батарейная.	27 Марта 1865 г.	Вооружатся 5 мачтами.
Minotaur . . .	400	59 3½	6621	26 2	1350	36	1324	5½	10		Темзенская К°.	Пенна.		12 Декабря 1863 г.	Запасъ угля по 1600 тон.
Northumberland .											Мильвальская К°.	Пенне.			
Achilles. . . .	380	58 5½	6121	26 5	1250	26	884	4½	18	желѣза.	Parkgate Works.	Пенна.		23 Декабря 1863 г	Вооруженъ 4 мачтами.
Warrior . . .	380 2	58 4	6109	26 3½	1250	26	884	4½	18	желѣза.	Темзенская К°.	Пенна.		29 Декабря 1860 г.	Вооруженіе корабельное.
Black Prince . .				26 9							Parkgate Works.	Непира.		27 Февраля 1861 г.	
Defence. . . .	280	54 2	3720	24 11	600	16	560	4½	18	желѣза.	Биль и К°.	Пенна.		24 Апрѣля 1861 г.	Вооруженіе барковое.
Resistance. . .		54 1	3710	24 10										11 Апрѣля 1861 г.	
Hector	280 2	56 5	4089	24 9½	800	32	1146	4½	18	желѣза.	— — —	Непира.		26 Сентября 1862 г.	Вооруженіе барковое.
Valiant	280	56 3	4063	25 8							Браунъ и К°.	Модслея.		14 Октября 1863 г.	Запасъ угля по 450 т.
Caledonia . . .	273	59 2	5125	25 10½	1000	32	1256	4½	Толщина борта съ подкладкою 29½.	дерева.	— — —	— —		24 Октября 1862 г.	Запасъ угля по 650 т.
Royal Oak . . .	273	58 6	4056	25 7½	800						Темзенская К°.	Модслея.		10 Сентября 1862 г.	Вооруженіе барковое съ двойными марса-реями.
Prince Consort. .	273 1	58 5	4045	25 10½	1000						— — —	Модслея.		26 Іюня 1862 г.	
Ocean	273 1	58 5	4047	25 10½	1000						Браунъ и К°.	Модслея.		19 Марта 1863 г.	
Royal Alfred . .	273	58 3	4045	—	800	10	3000	6 и 4½	D° 29½	дерева.	Браунъ и К°.	Модслея.	Батареи въ блиндированныхъ блокгаузъ.	Передѣлывается.	Запасъ угля по 650 т.
Bellerophon . .	300	56	4246	23 6	1000	16	1795	6	10	желѣза и стали.	Мильвальская К°.	Пенна.	Обыкновенная батарейная.	26 Апрѣля 1865 г.	
Lord Warden . .	280	58 9	4067	25 3	1000	34	—	5½ и 4½	Толщина борта съ подкладкою 31½.	дерева.	Браунъ и К°.	— —	Система Рида.	— — —	
Lord Clyde. . .							—	6 и 4½			Кеммель и К°. Биль и К°.	Равенгиль и К°.		13 Октября 1864 г.	

www.starlknigt.info

Имена судовъ.	Длина. Въ футахъ.	Ширина. Въ футахъ.	Число тоннаж.	Среднее углубленіе.	Сила машины.	Число орудій.	Вѣсъ жилыя съ одного борта.	Толщина брони. Дюймы.	Толщина подкладки или горизонт.	Изъ чего построен.	Съ какого завода плиты.	Съ какого завода машины.	Система постройки.	Время спуска.	Примѣчанія.
Pallas	225	50	2372	21	600	5	—	4½	Толщина борта съ подклад. 22 д.	дерева.		Гомфрейса.	Системы Рида.	9 Февраля 1864 г.	
Enterprise . . .	180 8½	36 0½	993	14 4½	160	4	220	4½	D° 19	дерева.	— — —	Рансгильи К°.		9 Февраля 1864 г.	Вооруженіе барковое.
Favourite . . .	235	46 9	2135	20 5	400	8	333	4½	D° 26		— — —	— —		5 Іюля 1864 г.	Запасъ угля 400 т.
Zealous. . . .	252	58 7	3716	25 3	800	16	800	4½	D° 30½		— — —	Модслея.		8 Марта 1864 г.	
Research . . .	195	38 6	1253	14 0	200	4	200	4½	D° 19½		— — —	— —		9 Января 1864 г.	Вооруженіе барковое.
Royal Sovereign .	240 7	62 0½	3765	22 10½	800	5	1500	5½	D° 36	дерева.	Брауна и К°.	— —		8 Марта 1864 г.	Безъ мачтъ. Запасъ угля 850 т.
Prince Albert. .	240	48	2520	20	800	6	1800	4½	18	желѣза.	— — —	Гомфрейса.		28 Мая 1864 г.	Безъ мачтъ. Запасъ угля 230 т.
Scorpion . . .	224	4 6	1890	—	350	4	1205	3 и 4½ башни 5½	9, а башни 14	желѣза.	Лэрдъ	и К°.	Башенная Колза.	Назывались El Tahsson и El Monnassir.	Вооруженіе барковое. Телескопическія мачты.
Wyvern. . . .															
Viper	160	32	737	10	160	2	100	4½	10	желѣза.	— — —	Брауна и К°.	Рида.		
Vixen	160	32 5	754	10 3						дерева.	— — —	— —			
Waterwitch. . .	162	32	777	—	162	2	—	4½	10	—	— — —	— —	—	— — —	Машина особаго рода. Судно приводится въ движеніе дѣйствіемъ струи воды.
Erebus	186 8½	48 6	1934	8 9	200	16	—	желѣза.	—	—	— — —	— —	Плавучія батареи.	19 Апрѣля 1856 г.	Запасъ угля 80 т.
Terror	186 3	48 8	1971	8 9										26 Апрѣля 1856 г.	
Thunderbolt . .	186 11	48 5½	1973	8 9										22 Апрѣля 1856 г.	
Aetna	186	43 11	1588	8 2										5 Апрѣля 1856 г.	
Glation	172 8	45 2½	1535	8 9	150	14	—	дерева.	—	—	— — —	— —		18 Апрѣля 1855 г.	Запасъ угля 60 т.
Thunder. . . .	172 6	48 11	1469	8 11										17 Апрѣля 1855 г.	Запасъ угля 80 т.
Trusty	178 6½	45 1½	1539	8 8										3 Мая 1855 г.	Запасъ угля 60 т. Употребляется для артиллерійскихъ опытовъ въ Портсмутѣ.

www.starleknigi.info

Броненосный флотъ Франціи.

Имена судовъ.	Длина.	Ширина.	Число тонокъ.	Среднее углубленіе.	Сила машинъ.	Число орудій.	Толщина брони.	Толщина подкладки.	Изъ какого матеріала.	Съ какого завода.	Съ какого завода машины.	Время спуска.	Система постройки.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Gloire	259	55 8	5620	25 5	900	36	4½	Дубъ	железа.	Petin Gaudet et C°.	— —	24 Ноября 1859 г.	По чертежу Дюпюи де Лома.	Тулонъ.	Запасъ угля 675 т.
Invincible											— —	4 Августа 1861 г.		Тулонъ.	
Normandie											Mazeline.	въ 1860 году.		— —	
Couronne	262	54 8	6076	25	900	36	4½	14 9	матеріа.	—	— —	28 Марта 1861 г.	По чертежу Одене.	Лоріанъ.	
Magenta	285	56 9	6796	—	1000	52	4½	—	железа.	—	Mazeline.	22 Іюня 1861 г.	Дюпюи де Лома.	Брестъ.	
Solferino												24 Іюня 1861 г.		Лоріанъ.	
Heroine					1000	38	5½ и 4½	Тикъ 15½	матеріа.					Лоріанъ.	
Provence					1000	38	—	—	железа.	—	Forges et Chantiers de la med.			Тулонъ.	
Flandre	258	53 2½	5773	25 8	1000	38	—	Толщ. борт. 29 9	железа.	—	Mazeline.	21 Іюля 1864 г.	По чертежу корвета Gloire.	Шербургъ.	
Savoie					1000	38			железа.		Forges et Chantiers.	6 Октября 1864 г.		Тулонъ.	
Revanche					1000	38			железа.					Тулонъ.	
Gauloise					1000	38			железа.	—	Mazeline.			Брестъ.	
Magnanime	258 8	53 2½	5800	—	1000	38	—	—	железа.	—	— —	10 Августа 1864 г.		Брестъ.	
Surveillante									железа.	—	— —	18 Августа 1864 г.		Лоріанъ.	
Valeureuse									железа.	—	— —	18 Августа 1864 г.		Брестъ.	
Guyenne					1000	38			железа.					Рошфоръ.	
Таранъ.															
Taureau	262 8	45 11½	—	—	500. 2 винта.	2	4½	—	матеріа.	—	— —	— — —	По чертежу Дюпюи де Лома.	Тулонъ.	

www.staroeknigi.info

Имена судовъ.	Длина.	Ширина.	Число тонненъ.	Среднее углубленіе.	Сила машинъ.	Число орудій.	Толщина брони.	Толщина корпуса.	Изъ чего построенъ.	Съ какого завода плиты.	Съ какого завода машины.	Время спуска.	Система постройки.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Плавучія батареи.															
Embuscade	137 8	47	—	8	150 высок. давленія.	10	4½	Тикъ.					По чертежу г. Лемуана.	Арманъ. Бордо.	
Impregnable															
Protectrice	137 8	47	—	8	150 высок. давленія.	10	4½	Тикъ.					По чертежу г. Лемуана.	Арманъ. Бордо.	
Refuge															
Arrogante															
Implacable	137 8	47	—	8	150 высок. давленія.	10	4½	Тикъ.					Dito.	Нантъ. Гукъ и К°.	
Opiniatre												въ 1861 году.			
Peiho												— — —			
Paixhans											Forges et Chantiers de la Méditerranée.	— — —			
Palestro	138 5½	43 7½	—	8 3½	150 высок. давленія, 2 винта.	10	4½	Тикъ.				въ 1861 году.	—	Арманъ въ Бордо.	
Saïgon															
Devastation														Шербургъ.	
Lave														Лоріанъ.	
Tonnante	167	43	162⁵	8 5	225	13	4	Дубъ.				въ 1855 году.	—	Брестъ.	
Foudroyante														Лоріанъ.	
Congrève														Рошфоръ	
6-ть разборныхъ канонирскихъ лодокъ	100 1½	29 6½	—	—	50 2 винта.	2	3½	—					—	На заводѣ Forges et Chantiers.	

www.starieknigi.info

Броненосныя

Имена судовъ.	Длина.	Ширина.	Число тонн.	Среднее углубленіе.	Сила машинъ.	Число орудій.	Толщ. Брони.
Султанъ Махмудъ . . .	298	55 11	4221	24 6	300	20	отъ5до4½
Османъ Гязы	300	56	4200	24 9	900	24	5—3
Абдулъ Азисъ	—	—	—	—	—	—	—
Орханъ	—	—	—	—	—	—	—

Прусское брон

И м я.	Длина.	Ширина.	Число тонн.	Среднее углубленіе.	Сила машины.	Число орудій.	Толщ. Брони.
Arminius	340	36	1230	—	300 Пара.	4	4½ Браунъ и К°

Нидерландское бр

И м я.	Длина.	Ширина.	Число тоннъ.	Среднее углубленіе.	Сила машин.
Handig Vlug.	100	17	138 строев.	3 ф. 3 д.	—

суда Турціи.

ния. Подкладки.	Время спуска.	Мѣсто постройки.	
Тикъ 9 д.	14 Декабря 1864 г.	Темзенская К°	
Тикъ 9 д.	2 Сентября 1864 г.	Заводъ Неппра и К° въ Глазговѣ.	
—	строятся.		
—			

еносное судно.

ния. Подкладки.	Время спуска.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Тикъ 9 д.	— —	Заводъ г. Самъюда въ Англіи.	Башенной системы капит. Кольза, 2 башни.

оженосное судно.

Число орудій.	Толщина брони.	Мѣсто постройки.	Примѣчаніе.
2	⅛ д. стальная	Дудропъ и К° въ Мидльбургѣ.	Лодка эта особенной конструкціи, съ эллиптическимъ куполомъ по срединѣ. Назначается для рѣкъ. Кромѣ того въ нидерландскомъ флотѣ передѣлываются въ броненосныя суда 74 пушеч. корабль, фрегатъ и корветъ и покрывается бронею одна старая плавучая батарея.

www.starieknigi.info

Шведскія бро

Имена.	Длина.	Ширина.	Число топ.	Среднее углубленіе.	Сила машин.	Число орудій.	Толщина бро-
Sphinx	180	32	—	14 5	300 2 винта.	5	4¼
Батарея, имя неизвѣстно .	190	43	—	9	150	10	3 и 4½
John Krikson	205	46	—	—	—	2	5 одно д. ам. отовъ. Баш 12 д.

Броненосныя

Имена судовъ.	Длина.	Ширина.	Число тоннъ.	Среднее углубленіе.	Сила машины.	Число орудій.	Изъ чего построе-	Тол
	въ футахъ.							Брони.
								Въ
Re d' Italia	280	58 6	7000	24 9	800	22	дерева	4½
Re dom Luigi di Portugallia								
Regina Maria Pia . .								
S. Martino	252 9	49 3	4500	24	700	24	жел'за	4½
Castelfidardo								
Ancona								
Terribile	201	43	2350	—	400	20	дерева	4½
Formidabile								
Messina					600	22		
Principe di Carignano					600	22		
Venezia					800	36		
Roma								

неносныя суда.

Толщина подкладки.	Мѣсто построй- ки.	Примѣчанія.
Толщина бор- та 25 д.	Бордо	2 блокгауза, въ носовой и кормовой части.
Типъ 12 д.	Темзенская К°	Строится въ Англіи по образцу Первенца.
— —	Нордгенингъ.	Однобашенный мониторъ системы Эриксона.

суда Италіи.

щина. Подкладки. дюймахъ.	Съѣзжаго завода машинъ.	Мѣста постройки.	Время спуска.	Примѣча- нія.
Бѣлый дубъ.	Novelty Iron work. Morgan Iron work.	Верфь г. Уэбба. Въ Нью Іоркѣ.	18 Апрѣля 1861 г.	Вооруженіе барковое.
Тикъ 14	Mazeline.	Тулонъ. Тулонъ. Нантъ. Бордо.	Спущены.	
— —	Messagéries Imperiales.	Тулонъ. Кастелламаре. Генуа. Ливорно.	въ Сентябрѣ 1861 г.	

www.starieknigi.info

Имена судовъ.	Длина.	Ширина.	Число тонновъ.	Среднее углубленіе.	Сила машины.	Число орудій.	Изъ чего построены.	Толщина брони.
	Въ футахъ.							Въ дюймахъ.
Comte Verde . . .					600	22		
Affondatore	295	40	4075	20	700	—	желѣза	4½ Башня 8½

Подкладки.	Съ какого завода машины.	Мѣста постройки.	Время спуска.	Примѣчанія.
Тикъ 9. Башня 13	Модлей.	Ливорно. Мильвальской К°	— — —	2 башни системы Кольза. Вооружены 2 нарѣзными.

Броненосныя суда Австріи.

Имена судовъ.	Длина.	Ширина.	Число тонновъ.	Углубленіе.		Число орудій.	Изъ чего построены.	Сила машины.
	Въ футахъ.			Ахтеръ-шпев.	Форъ-штев.			
Don juan d' Austria	221 10	44 4	2935	22 5	13 4	31	дерева	650
Kaiser Max . . .								
Prinz Eugen . .								
Habsburg . . .	262 4½	52 6	3065	25 8	20 9	32	—	800
Archiduck Ferdinand Max.								
Salamander. . .	—	—	2268	—	—	28	—	500
Drache								
Батарея.								
Feierschpeier . .	—	—	1650	—	—	16	—	—

Толщина брони.	Толщина подкладки.	Время спуска.	Мѣсто постройки.	Съ какого завода машины.
4½	Тикъ 9 д.	спущенъ. спущенъ. спущенъ.	Тріестъ.	Stabelimento Technico. Triest.
3½ и 3¾	12 и 14 д.			Тріестъ. Stabelimento technico. Фіуме.
— —	— —	22 Августа 1861 г. спущена.		
— —	спущена.			

Размѣренія показаны въ вѣнскихъ футахъ=1.0371 англ. футъ.

www.starieknigi.info

Броненосныя суда Даніи.

Имена судовъ.	Длина.	Ширина.	Число тоннъ.	Среднее углубленіе.	Сила машины.	Число орудій.	Толщина брони.	Толщина подкладки.	Время спуска.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Фрегаты.											
Danerbrog.					600	18	4½ д.		спущенъ.		
Peter Skram					600	—	4½ д.		въ 1864 г.		
Батареи:											
Danmark	280	50	3500	— —	600	—	4½ д.	Тикъ 19 д.	спущенъ.	Томсонъ и К° на р. Клайдѣ.	
Rolf Krake	200	40	1400	9 ф. 6 д.	250	4	4½ д.	Тикъ 9 д.	7 Мая 1860 г.	Нейпиръ и К° въ Глазговѣ.	
Лодки.											
Absalon					100	3	2½ д.				
Esbern Snare											

Броненосныя суда Испаніи.

Имена судовъ.	Длина въ футахъ.	Ширина въ футахъ.	Число тоннъ.	Среднее углубленіе.	Сила машины.	Число орудій.	Толщина брони въ дюймахъ.	Толщина подкладки въ футахъ.	Время спуска.	Мѣсто постройки.	
Numancia. . . .	288	52	—	23	1000	38	5 и 5½	—	19 Ноября 1863 г.	Тулонъ. Forges et Chantiers d.l. Mediterranée.	
Tetuan.	278 10½	— —	—	—	—	—	4½	—	Ферроль	спущенъ.	
Victoria	316	56 10½	4862	24 8	1000	—	5½ и 5½	10	Тенэсская К°	— —	
Arapiles	279	54	3547	—	800	34	4½ и 4½	—	Блекваль гг. Гринъ и К°.	17 Октября 1864 г.	

www.starieknigi.info

Броненосныя суда Соединенныхъ штатовъ.

Имена судовъ.	Система постройки.	Изъ чего построенъ.	Число тоннъ.	Число орудій.	Мѣсто постройки.	На какомъ заводѣ построено и примѣчанія.
Monitor.	Эриксона.	Желѣзо		Два 11 дюйм. Дальгрена.	Green Point.	Погибъ въ морѣ.
Camanche. . . .	Однобашенныя, Эриксона.	Желѣзо.	844	Одно 15 д. и одно 11 д. или 150 ф., Парота.	Jersey City.	Secor and C°; собранъ въ С. Франциско.
Catskill						
Lehigh						
Montauk.						
Nahant					East Boston.	Donald Mc Kay.
Nantucket. . . .						
Patapsco.						Взорванъ миной на чарльстонскомъ рейдѣ.
Passaic						
Sangamon. . . .						
Weehawken. . .					Jersey City.	Secor and C°. Потонулъ въ Чарльстонѣ.
Canonicus. . . .	Однобашенныя, Эриксона.	Желѣзо.	1034	Два 15 дюйм. Родмана.	South Boston.	Верфь H. G. Loring.
Catawba					Cincinnati.	Niles Works.
Manayunc. . . .					Pittsburg.	Snowden and Mason.
Manhattan. . . .					Jersey City.	Secore and C°
Mahopac					Jersey City.	Secore and C°
Onezota					Cincinnati.	Niles Works.
Saugus					Wilmington.	Harlam, Holingsworth and C°.
Tecumseh					Jersey City.	Secor and C°. Взорванъ миной въ Мобилѣ.
Tippecanoe . . .					Cincinnati.	Miles Greenwood.

www.starieknigi.info

Имена судовъ.	Система постройки.	Изъ чего построенъ.	Число тоннъ.	Число орудій.	Мѣсто постройки.	На какомъ заводѣ построено и примѣчанія.
Casco	Однобашенные Эриксона.	Желѣзо.	614	Одно 11 д. и одно 150 ф.	East Boston.	Atlantic Works.
Chimo					South Boston.	Aquila-Adams.
Cohoes					Green Point	Wm. Merritt.
Etlah					St. Louis	Ch. W. Mc Cord.
Klamath					Cincinnati.	Alex. Swift et C°.
Koka					Camden.	Willros and Whiting.
Modoc					Green Point.	I. S. Underhill Dry Dock Iron Works.
Napa						Harlan, Horlingsworth et C°
Naubuc					Williamsburg	William Perrine.
Nauset					East Boston	Donald Mc Kay.
Shiloh					St. Louis.	Geo. Bestor.
Squando					East Boston.	Mc Kay.
Suncook					South Boston.	Globe Works.
Tunxis					Cester, Pa.	Reany et C°.
Umpqua					Pittsburg.	Snowden
Shawnee					East Boston	Curtis.
Wassuc						
Warsaw					Baltimore.	Demead et C°
Jazoo					Philadelphia.	Merrick et Son.
Juma					Cincinnati.	Al. Swift et C°.
Agamenticus	2-хъ башенныя.	Дерево.	1564	Четыре 15 д. орудія Родмана.	Portsmouth.	
Monadnock					Boston.	
Miantonomah					New Jork.	Brooklyn N. J.
Tonawandah					Philadelphia.	

www.starieknigi.info

Имена судовъ.	Система постройки.	Изъ чего построено.	Число тоннъ.	Число орудій.	Мѣсто постройки.	На какомъ заводѣ построено и примѣчанія.
Kickapoo	2-хъ башенные Ижса.	Желѣзо.	970	Четыре 15 д орудія Родмана	St. Louis.	Взорванъ миной въ Мобилѣ.
Milwaukee . . .						
Chickasaw . . .						
Winnebago . . .						
Passaconomy . .	Океанскія 2-хъ башенныя		3130	Четыре	Въ Портсмутѣ	Строятся.
Quinsegamond .					Въ Бостонѣ	
Kalamazoo . . .					Въ Нью Іоркѣ.	
Thackmaxon . .						
Marietta	Однобашенныя рѣчныя.		479	Два 11 дюйм. орудія Дальгрена.	St. Louis	
Neosho			523		Mound City	
Ozark.			578		St. Louis	Geo. Bestor.
Osage			523		St. Louis	Взорванъ миной въ Мобилѣ.
Sandusky			479		Cincinnati.	

Имена судовъ.	Система постройки.	Изъ чего построено.	Число тоннъ.	Число орудій.	Механизмы.	Мѣсто постройки.	На какомъ заводѣ построено и примѣчанія.
Dictator. . . .	Однобашенн.	Желѣз.	3033	Два 13 д. Эриксона.			Delamater Iron Works
Puritan . . .	Двухбашенн.	Dito	3265	Четыре 13 д. Эриксона.	—	New Jork.	Continental Iron Works.
Onondaga. .	Двухбашенн.	Желѣз.	1250	Два 15 д. и два 200 ф. Паррота	2 винта	Green Point.	Morgan Iron Works.
Roanoke. . .	Трехбашенн.	Дерево.	3435	Шесть 15 д.	—	New Jork.	Передѣланъ въ броненосн. Novelty Iron Works Co. Къ службѣ негоденъ.
Keokuk . . .	Башен. система Whitney.	Желѣз.		Два 11 д. оруд.	500 2 винта	Green Point.	Dry Dock Iron Works. Затонулъ въ Чарльстонѣ.

www.starieknigi.info

Имена судовъ.	Система постройки.	Изъ чего построенъ.	Число тоннъ.	Число орудій.	Механизмы.	Мѣсто постройки.	На какомъ заводѣ построено и примѣчанія.
New Ironsides	Батарейное съ сплошной броней.	Дерево.	3486	Шестнадц. 11 д. и два 200 ф.	1000	Philadelphia.	Cramp et C°.
Galena . . .	Батарейное съ сплошной броней.	Дерево	738				Обращенъ въ деревянный корветъ.
Dunderb erg.	Казематиров. съ башнями.	Дерево	5090	Четырнадцать.	6500 дѣйств. с. л.	New Jork.	Строится.
Benton. . .	Казематиров.	Дерево	1033	Шестнадцать.			
Atlanta. . .	Казематиров.	Дерево	1006	Два въ 7 д. и два въ 6 дюйм. Брука.		Въ Савannѣ.	Взятъ отъ конфедератовъ.
Tennessee. .	Казематиров.	Дерево	—	Два 7½ д. и четыре въ 6 д. Брука.	—	Въ Мобилѣ.	Взятъ отъ конфедератовъ.
Essex . . .			1000	Семь			
Baron de Kalb			512	Тринадцать			Взорванъ миной подъ Виксбургомъ.
Carondelet. .			512	Тринадцать			
Eastport . .	Казематиров.		700				
Chillicothe .			303	Два 12 д.		Cincinnati.	Находятся на службѣ въ рѣкѣ Миссисипи.
Louisville. .			468	Тринадцать			
Lexington . .			500	Семь			
Mound City .			512	Тринадцать			
Pittsburgh .			512	Тринадцать			
Tuscumbia .	Казематиров.		565	Три	—	Cincinnati.	Признанъ негоднымъ къ службѣ.
Cincinnati .			512	Тринадцать			
Indianolla. .			442	Два		Cincinnati.	Въ рѣкѣ Миссисипи взятъ конфедератами.
Cairo . . .			—	Тринадцать			

www.starieknigi.info

Бразильское броненосное судно.

Имя.	Длина.	Толщина.	Сила тонковъ.	Число машинъ.	Число орудій.	Толщина брони.	Гдѣ построенъ.	Время спуска.
Don Pedro II.	200 ф.	35 ф. 2½ д.	1410	250	8	4½	Forges et Chantiers, во Франціи.	Въ Январѣ 1865 г.

www.starieknigi.info

ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА.

О нейтралитетѣ Англіи въ послѣдней войнѣ Соединенныхъ штатовъ.—Клѣтчатыя военныя суда, предлагаемыя г. Бульдсомъ. — Понтонный ящикъ капитана Макъ-Киллопа. — Опыты и улучшенія въ англійской и французской морской артиллеріи. — Пожарная тревога на англійскихъ военныхъ судахъ. — Разныя извѣстія.

О нейтралитетѣ Англіи въ послѣдней войнѣ Соединенныхъ штатовъ.

Вопросъ по обвиненіямъ о нарушеніи Англіею нейтралитета во время военныхъ дѣйствій между сѣверными и южными штатами сѣверной Америки повлекъ за собою требованія федеральнаго правительства вознагражденія съ Англіи, за уничтоженіе собственности гражданъ федеральныхъ штатовъ крейсерами конфедератовъ (*Alabama*, *Florida*, *Georgia*), вышедшими изъ англійскихъ портовъ, тамъ вооруженныхъ и тамъ комплектованныхъ командами—англійскаго подданства. Требованія эти были выражены правительствомъ Соединенныхъ Штатовъ на основаніи такихъ положительныхъ доказательствъ нарушенія объявленнаго королевою великобританскою нейтралитета, что общественное мнѣніе въ Англіи, быть можетъ, и признало бы, до нѣкоторой степени, справедливость этихъ требованій, еслибъ вопросъ не усложнялся различными случайностями, которыя были выведены на свѣтъ, въ парламентскихъ преніяхъ, главнымъ атторнеемъ Англіи, и между которыми важное мѣсто заняли поступки самого федеральнаго правительства, позволявшаго себѣ, время отъ времени, вербовать людей въ Ирландіи, для службы въ своей арміи, противъ конфедератовъ, ему и приведены

www.starieknigi.info

несомнѣнныя доказательства. Вопросъ этотъ въ настоящее время такъ интересенъ, что мы прослѣдимъ его съ начала.

Въ прошедшемъ году, когда еще не были переловлены крейсеры конфедератовъ, въ нижней палатѣ англійскаго парламента происходили замѣчательныя пренія (13-го мая), въ которыхъ вопросъ о нарушеніи нейтралитета правительствомъ былъ постановленъ г. Бэрингомъ (членъ парламента); ему возражалъ сэръ Рэндель Пальмеръ, главный атторней. Когда пренія эти были помѣщены въ Times (14 мая), то на нихъ послѣдовалъ отвѣтъ сѣверо-американскаго гражданина, юриста Джоржа Бемиса (G. Bemis), изданный въ Бостонѣ отдѣльной брошюрой, подъ названіемъ «Примѣры изъ американскаго нейтралитета» (Precedents of American Neutrality), въ которой выяснены, на основаніи точныхъ документовъ архива иностранныхъ дѣлъ Соединенныхъ штатовъ, различные *казусы* прежняго времени, которые, по мнѣнію нѣкоторыхъ англійскихъ юристовъ, составляли случаи нарушенія нейтралитета самими Соединенными штатами, во время войнъ Англіи съ Франціею, въ концѣ прошедшаго столѣтія, и которые нынѣ были до нѣкоторой степени оправданіемъ для англійскаго правительства въ слабости принятыхъ имъ мѣръ, противъ нарушенія нейтралитета.

Но, какъ видно, главнѣйшая причина нарушенія этого нейтралитета со стороны Англіи, состояла въ признаніи мятежныхъ штатовъ воюющею стороною; отъ этого происходили и случаи, съ которыми читатель можетъ ознакомиться по приводимымъ здѣсь (въ извлеченіи) преніямъ.

Г. Томасъ Бернгъ. Обращая вниманіе палаты на обстоятельства, при которыхъ, напримѣръ, военному судну *Georgia*, подъ флагомъ конфедеральнаго правительства, было позволено войдти въ ливерпульскую гавань, я ненамѣренъ прямо обвинять правительство, и если сошлюсь на прошедшія его дѣйствія, то единственно въ видахъ англійскихъ интересовъ и съ цѣлью выяснить то положеніе, въ которомъ находилась наша страна по международнымъ своимъ отношеніямъ. Случай съ *Georgia* имѣетъ необыкновенный характеръ. Вотъ исторія этого судна до послѣдняго его появленія въ Ливерпулѣ. *The Japan*, иначе *Virginia*, извѣстный подъ общимъ именемъ *Georgia*, былъ построенъ въ Думбартонѣ на Кляйдѣ и вооруженъ одною изъ ливерпульскихъ торговыхъ фирмъ. Экипажъ его нанятъ былъ до Шанхая тою же фирмою и отосланъ изъ Ливерпуля въ Гринокъ на пароходѣ. 31-го марта 1863 года *Georgia* былъ помѣченъ въ таможнѣ отправляющимся въ Гонъ-Конгъ, съ 48 человѣками команды; 1-го апрѣля онъ окончилъ свои дѣла съ

www.starieknigi.info

таможней, и на утро 2-го апрѣля оставилъ свое якорное мѣсто, съ намѣреніемъ пробовать машину, но назадъ не возвратился. Оставляя Гринокъ, *Georgia* не имѣлъ на суднѣ никакого оружія; но, спустя нѣсколько дней по его уходѣ, маленькій пароходъ, по имени *Allar*, нагруженный пушками, порохомъ, оружіемъ и снарядами, вышелъ изъ Нью-гавена съ однимъ изъ товарищей той же ливерпульской фирмы, которая вооружала судно и нанимала экипажъ. *Allar* встрѣтился съ *Georgia* у французскихъ береговъ близъ Уэссана и передалъ на него свой грузъ съ 8-го на 9-е апрѣля; команда *Georgia* состояла изъ британскихъ подданныхъ. *Allar* пришелъ въ Плимутъ 11-го апрѣля, привезя съ собою и ливерпульскаго купца, заправлявшаго всѣмъ этимъ предпріятіемъ, и 15 человѣкъ изъ экипажа *Georgia*, которые отказались служить на немъ, узнавъ настоящій характеръ этого судна. При отправленіи, *Georgia* значилась по регистрамъ собственностью ливерпульскаго купца, партнера той фирмы, которая нанимала команду. *Georgia* оставалась собственностью вышепомянутаго лица до 23-го іюня, когда его вычеркнули изъ регистровыхъ книгъ, по увѣдомленію владѣльца, что судно продано иностранцамъ. Въ продолженіе времени съ 1-го апрѣля по 23-е іюня *Georgia*, считаемая по регистру собственностью ливерпульскаго купца, занималась военными дѣйствіями противъ Соединенныхъ штатовъ, съ которыми страна наша была въ мирѣ. *Georgia* была британскимъ кораблемъ, когда захватила и сожгла *Dictator*; захватила, но отпустила на обязательство, — два судна, которыя везли хлѣбъ нашимъ голодавшимъ согражданамъ въ Ланкаширѣ. Между тѣмъ, жалованье командѣ судна *Georgia* платила та же ливерпульская фирма и копію съ одной изъ росписокъ, о полученіи жалованья, можно видѣть въ дипломатической корреспонденціи Соединенныхъ штатовъ по этому предмету. Та же самая фирма продолжала дѣйствовать въ качествѣ сторонницы южанъ, въ продолженіе всего крейсерства *Georgia*, въ Атлантическомъ океанѣ, гдѣ ею было сожжено или отпущено на обязательство нѣсколько судовъ. За тѣмъ *Georgia* появилась въ Шербургѣ 28-го октября 1863 г.; въ это время произошло большое неудовольствіе между людьми этого судна: многіе изъ нихъ дезертировали, другіе же были уволены; и опять, заслуженное людьми жалованье было выплачено тою же самою ливерпульскою фирмою. Имѣя намѣреніе вторично отправить *Georgia* въ крейсерство, та же ливерпульская фирма наняла въ Ливерпулѣ 20 человѣкъ матросовъ и отправила ихъ въ Брестъ, откуда *Georgia* и вышла въ океанъ; но, не имѣвъ успѣха въ крейсерствѣ,

www.starieknigi.info

возвратилась обратно (*), а оттуда перешла въ Ливерпуль, гдѣ распустила команду безъ всякой скрытности и судно по сихъ поръ стоитъ въ ливерпульской гавани (**). Такимъ образомъ дѣло состоитъ въ томъ, что корабль этотъ построенъ тайно, обманомъ оставилъ тотъ портъ, гдѣ строился, имѣлъ команду изъ англичанъ, велъ войну противъ Соединенныхъ штатовъ, и ни разу не входилъ въ портъ той націи, которой носилъ флагъ, хотя въ то же время былъ собственностью англійскаго подданнаго. Однакожъ, мы ничего не слыхали о томъ, какія мѣры были приняты нашимъ правительствомъ въ этихъ обстоятельствахъ, хотя оно же льстиво увѣряло, что дѣлало все, что было въ его власти и совмѣстно съ его долгомъ по существующимъ у насъ законамъ. Слѣдовательно, со стороны правительства было не бездѣйствіе власти, а только безсиліе и недостаточность «Акта объ иностранной вербовкѣ» (**Foreign Enlistement Act**), который наша судебная палата нашла невозможнымъ перетолковывать, чтобы примѣнить къ настоящему случаю. И теперь вопросъ фактически заключается въ томъ, что, допуская подобнымъ судамъ выходъ изъ нашихъ гаваней, можемъ ли мы сказать, что выполнили наши обязательства, какъ нейтральная держава въ отношеніи воюющей, съ которой находимся въ мирѣ, — совмѣстно съ международнымъ правомъ и нашими гражданскими узаконеніями? Я не стану здѣсь входить въ разбирательство этого темнаго вопроса, хотя и полагаю, что здравый смыслъ и международное право предписываютъ, чтобы всякая нейтральная держава дѣйствовала въ отношеніи къ воюющей (съ которой она въ мирѣ), точно также, какъ желала бы, чтобъ дѣйствовали относительно ее, при обратныхъ обстоятельствахъ. Актъ объ иностранной вербовкѣ былъ изданъ въ предупрежденіе военныхъ дѣйствій, могущихъ произойдти между нейтральными и воюющими, еслибъ судамъ дозволено было дѣйствовать на поприщѣ разрушенія и еслибъ имъ дозволялось входить въ порты нашихъ колоній и въ порты нашей страны. Если актъ этотъ не выполняетъ своего назначенія, то, спрашиваю, развѣ не было времени пересмотрѣть его, чтобъ онъ помогъ намъ выполнять наши обязательства къ другимъ и позволялъ бы беречь интересы нашей союзницы, какъ свои собственные? Предѣлы вопроса, которымъ суда, подобныя вышепомянутому, допускаются въ порты нашихъ владѣній и колоній, соглашаюсь, со-

(*) Въ февралѣ 1864 года. *Ред.*

(**) Впослѣдствіи *Georgia* вышла изъ Ливерпуля подъ англійскимъ флагомъ, но на пути къ Лиссабону встрѣтилась съ фрегатомъ Соединенныхъ штатовъ *Niagara*, который овладѣлъ ею и привелъ въ Нью-Іоркъ. *Ред.*

www.starieknigi.info

ставляютъ предметъ серьезной важности; но полагаю, что самый вопросъ не могъ поставить въ недоумѣніе наше правительство о томъ, какой образъ дѣйствій ему слѣдовало принять. Когда корабль выходитъ изъ нашего порта,—гдѣ бы долженъ быть арестованъ, по удостовѣреніи въ его дѣйствительныхъ намѣреніяхъ, — и продолжаетъ насильственные поступки противъ нашей союзницы, къ ущербу мирныхъ ея отношеній къ нашей странѣ, то очень ясно, что долгомъ правительства было: употребить противъ того судна всю свою власть и запереть для него наши порты. (Слушайте, слушайте). Если палата позволитъ, то я прочту здѣсь одно мѣсто изъ сочиненія по предмету международнаго права, г. В. Гаркурта, который, трактуя поступки судна *Alabama*, пишетъ:

«Во-первыхъ, англійское правительство должно рѣшить, на основаніи достовѣрныхъ свѣдѣній, дѣйствительно ли *Alabama* была беззаконно вооружена въ странѣ въ нарушеніе ея нейтралитета. Рѣшеніе его по этому пункту должно быть окончательное, потому что оно единственный судья въ этомъ дѣлѣ; федеральныя власти могутъ заявить о немъ только свой образъ мыслей, но никакъ свое опредѣленіе. Если англійское правительство рѣшитъ (опредѣлитъ), что *Alabama* была не беззаконно вооружена въ королевствѣ, то она, конечно, будетъ пользоваться всякаго рода правами и льготами, присущими законно воюющему крейсеру. Если же съ другой стороны будетъ рѣшено, что *Alabama* вооружена незаконно, то ей будетъ воспрещенъ доступъ въ порта великобританскихъ владѣній, и если бы она пришла въ нашъ портъ съ призомъ, то призъ этотъ долженъ быть отобранъ отъ нея и возвращенъ его дѣйствительному владѣльцу, а она сама должна быть понуждена къ выходу изъ порта.

«Нынѣ существуетъ спасительное правило международнаго права, установленное самими американцами въ 1794 году, что корабли, вооруженные въ нарушеніе законовъ о нейтралитетѣ государства, будутъ лишены гостепріимства, которое распространяется на другихъ воюющихъ крейсеровъ, неимѣющихъ въ происхожденіи своемъ подобнаго оттѣнка. Согласно съ этимъ, вашингтонскій кабинетъ понудилъ всѣхъ французскихъ приватировъ, которые были незаконно вооружены въ Америкѣ противъ Англіи, оставить порты Соединенныхъ штатовъ, а начальникамъ таможень было предписано недопускать возвращенія такихъ судовъ. Подобный образъ дѣйствій, кажется, вполнѣ согласенъ и съ правилами закона, и съ внушеніями политики.» Итакъ, вопросъ состоитъ въ томъ, была ли *Alabama* незаконно вооружена и снабжена командой въ великобританскихъ владѣніяхъ? Не распространяясь уже о досадномъ вопро-

www.starieknigi.info

сѣ вооруженія, я полагаю, что мало сомнѣній и въ беззаконномъ комплектованіи этого судна людьми. Но, по запутанности своей, вопросъ этотъ не могъ быть опредѣленъ съ точностію касательно *Alabam*'ы, потому что правительство не могло приложить къ нему своей юрисдикціи, тѣмъ болѣе, что вопросъ долженъ быть рѣшенъ исполнительной властью нейтральнаго государства окончательно и безапелляціонно. Между тѣмъ, въ депешѣ отъ 27 марта 1863 г. (Parliamentary Parer, стр 2), лордъ Россель пишетъ: *Британское правительство, дѣлаетъ все, что въ его власти, чтобы исполнить законъ; но я допускаю, что случаи судовъ Alabama и Florida были скандаломъ и въ нѣкоторомъ отношеніи служатъ упрекомъ нашимъ законамъ.* Послѣ этого, съ величайшимъ уваженіемъ къ тѣмъ лицамъ, которыя могли бы быть противоположнаго мнѣнія, я утверждаю, что суда, о которыхъ подобный приговоръ могъ быть сдѣланъ, и который собственно былъ сдѣланъ лицомъ, которому небезъизвѣстны были обстоятельства вооруженія и комплектованія людьми сихъ судовъ, лицомъ, которое, по чести говоря, не могло сомнѣваться,—суда эти не были лишены гостепріимства страны, которой законы онѣ обошли или употребили во зло. Я полагаю, что отказъ судамъ *Alabama* и *Florida* входить въ наши порты былъ бы законнымъ выраженіемъ нашего неодобренія тому обману (надувательству), съ которымъ дѣйствовали въ ущербъ нашему нейтралитету. Дальнѣйшимъ нашимъ сопротивленіемъ къ принятію такой мѣры, я боюсь, мы подвергаемся справедливому обвиненію, что мы менѣе честны, чѣмъ американское правительство, согласившееся въ подобныхъ случаяхъ дѣлать то же самое по нашимъ требованіямъ.»

Итакъ, это были суда, которыя, признаемся, слѣдовало бы остановить, еслибъ намѣренія ихъ были извѣстны; это были суда, назначеніемъ которыхъ было рыскать вездѣ, никогда невозвращаться домой; которыхъ цѣль была—нападеніе (разбой), въ нарушеніе нашего нейтралитета. Слѣдовательно, это были суда, которыя ни въ какомъ отношеніи не имѣли право на гостепріимство страны. Наши международныя обязательства и вниманіе къ собственнымъ интересамъ заставляли насъ изгнать эти суда изъ нашихъ портовъ. *Georgia* пришла въ Ливерпуль и здѣсь распустила свой экипажъ; какое же ручательство мы имѣемъ въ томъ, что другія суда не сдѣлаютъ того же самаго, что нейтралитетъ нашъ не будетъ нарушаться и что съ нами самими не поступятъ точно также, при обратномъ состояніи дѣлъ. (Слушайте, слушайте).

Г. главный атторней, сэръ Рэндель Пальмеръ. Со многимъ, что

www.starieknigi.info

было сказано моимъ почтеннымъ другомъ въ его искусномъ и воздержномъ спичѣ, я совершенно согласенъ. Всякій, кто только слѣдилъ за поведеніемъ правительства въ отношеніи къ этимъ наиважнѣйшимъ политическимъ вопросамъ въ теченіе послѣднихъ двухъ лѣтъ, всякій можетъ сомнѣваться, успѣшно или неуспѣшно оно старалось, по мѣрѣ силъ своихъ, оправдывать законы нашей страны, и въ то же время выполнять обязательства искренняго и безпристрастнаго нейтралитета. Я знаю, что мои заявленія не встрѣтятъ одобренія отъ тѣхъ, которые не симпатизируютъ и самому нейтралитету, которые сами всецѣло и горячо—безъ сомнѣнія, подъ вліяніемъ великодушія—сочувствуютъ той или другой изъ воюющихъ сторонъ; но за всѣмъ тѣмъ я имѣю полное убѣжденіе, что страна вообще замѣтитъ, что правительство ея, на томъ пути, которымъ оно слѣдовало въ обстоятельствахъ, представлявшихъ какія-либо затрудненія, всегда дѣйствовало съ желаніемъ поддержать законъ, предохранить отъ нареканій честь страны и въ то же самое время не отступать отъ пути дѣйствительнаго и безпристрастнаго нейтралитета. (Слушайте). Обращаясь къ важнѣйшей части рѣчи моего почтеннаго друга, я вынужденъ сказать, что мы вполнѣ чувствуемъ важность общественнаго зла, которое проявляется въ томъ случаѣ, когда купцы или прочія лица нашей страны позволяютъ себѣ всякаго рода продѣлками обходить королевскую прокламацію о нейтралитетѣ, позволяютъ себѣ держаться которой-либо изъ сторонъ, находящихся въ войнѣ, въ которой королева намѣревалась быть нейтральною; защищаютъ сами себя во всѣхъ этихъ случаяхъ такими мотивами, за которые законы нашей страны подвергаютъ отвѣтственности каждаго, обвиненнаго въ нарушеніи нейтралитета; совершаютъ поступки, непосредственные результаты которыхъ ставятъ въ опасность дружескія отношенія нашей страны съ другой великой націей,—поступки, которыхъ окончательныя послѣдствія, по всей вѣроятности, могутъ самымъ несчастнѣйшимъ образомъ отразиться на морской торговлѣ нашей собственной страны. Правительство имѣло нѣкоторое право надѣяться, что въ обстоятельствахъ, подобныхъ нынѣшней войнѣ, англійскіе купцы, занимающіе высокое положеніе, не станутъ читать закона подъ вліяніемъ совѣтовъ, объясняющихъ королевскую прокламацію—необязательною для нихъ; оправдывая себя всякаго рода непозволительными способами, лица эти вводятъ нашу страну въ опасность и создаютъ прецеденты для будущаго зла, отъ котораго законы наши стараются насъ предохранить. Надѣюсь, скоро придетъ время, и оно уже пришло, когда голосъ промышленнаго класса долженъ

www.starieknigi.info

подняться, дабы тѣ, которыхъ нельзя было, добровольно, удерживать въ предѣлахъ королевской прокламаціи о нейтралитетѣ, могли видѣть, что они не должны ожидать никакой поддержки отъ большинства своихъ товарищей согражданъ. Мой долгъ выяснить здѣсь, что правительство наше вело себя такъ, какъ страна имѣла право ожидать отъ него. Палатѣ извѣстно, что только три судна обвинены въ незаконныхъ дѣйствіяхъ,—да и въ этихъ случаяхъ я не скажу, чтобы обвиненія были основательны, потому что онѣ сдѣланы не вслѣдствіе судебнаго изслѣдованія,—обвинены въ томъ, что были вооружены въ нашей странѣ въ нарушеніе закона, своими дѣйствіями поставили эту страну въ весьма важную и серьезную отвѣтственность и навлекли на нее чрезвычайныя требованія одной изъ воюющихъ сторонъ. Правительство полагаетъ, что законъ опредѣлилъ за это наказаніе и наказываетъ за подобные поступки. (Слушайте, слушайте). Палата можетъ припомнить, что изъ упомянутыхъ трехъ судовъ, первое, называвшееся сперва *Oreto*, потомъ *Florida*, оставило наши берега, прежде нежели о немъ сдѣлано было какое-либо заявленіе правительству, которое не могло же дѣйствовать противъ него ранѣе, чѣмъ имѣло это заявленіе. Судно это было впослѣдствіи арестовано въ Нассау (въ Вестъ-Индіи), тамъ суждено и оправдано, хотя въ то же время и найдено было, что причина его ареста была справедлива.

Что касается втораго судна, *Alabama*, то мнѣ придется повторить уже сказанное по поводу перваго случая, какъ дѣйствовало правительство, для остановленія этого судна. Палатѣ и странѣ хорошо извѣстно, что приказаніе къ аресту *Alabam*'ы было отдано, но что судно, между тѣмъ, успѣло уйдти въ море. О послѣднемъ суднѣ (*Georgia*), также не имѣлось никакого заявленія, а слѣдовательно и не было повода остановить его. Настоящія намѣренія этого судна были столь искусно скрываемы лицами, заинтересованными въ участи этого корабля, что даже и команда его была нанята только для плаванія въ Шанхай; всѣ прочія распоряженія также дѣлались съ такою тайною, что *Georgia*, чтобъ получить свои огнестрѣльные снаряды, должна была ожидать ихъ у французскихъ береговъ, куда другое судно доставило ему все необходимое по этому предмету. Правительство, такимъ образомъ, вовсе не имѣло повода къ вмѣшательству. Если бы здѣсь присутствовали тѣ, которые думаютъ, что поступки ихъ по дѣлу вооруженія этихъ судовъ были совершенно законны, то, я полагаю, они вмѣстѣ со мной пожалѣли бы, что поступки эти не были въ то же время открыты. Обстоятельство это, кажется, не позволяетъ дѣлать бла-

www.starieknigi.info

гопріятныхъ заключеній о лицахъ, замѣшанныхъ въ такихъ продѣлкахъ, которыя они старались замаскировать, тогда какъ считали ихъ законными.—Впослѣдствіи, какъ палатѣ также не безъизвѣстно, правительство стало дѣйствовать рѣшительнѣе: дѣла судна *Alexandra* и др., о которыхъ я умалчиваю, были строго изслѣдованы съ большими подробностями, а самыя суда были остановлены. Въ Шотландіи правительство приказало также остановить корабль *Pampero* на основаніи акта о вербовкѣ. Я считаю себя счастливымъ, что могу свидѣтельствовать здѣсь, что вмѣшательство правительства—на основаніи закона или очевидностей, всегда влекло за собою полезные результаты въ томъ отношеніи, что препятствовало успѣхамъ морскихъ вооруженій для воюющихъ. Мы не имѣемъ причины полагать, что усилія правительства были безуспѣшны на практикѣ, когда надобно было приложить законъ о нейтралитетѣ,—хотя и самоувѣренно было бы утверждать положительно то, въ чемъ несошлись еще высшіе авторитеты. Но мы полагаемъ, что если и будетъ необходимость пересмотрѣть законъ о нарушеніи нейтралитета, то это будетъ сдѣлано въ то время, когда ни партіи, ни временныя сочувствія не могли бы служить палатѣ указаніемъ къ принятію мѣръ и образа дѣйствій, отъ которыхъ было бы затруднительно отказаться въ будущемъ и которые повели бы къ серьезнымъ послѣдствіямъ для благосостоянія страны. При этихъ обстоятельствахъ палата, безъ сомнѣнія, убѣдится, что правительство поступаетъ справедливо, придерживаясь мнѣнія, что законъ, какъ онъ есть теперь, можетъ быть достаточнымъ, покрайней мѣрѣ до тѣхъ поръ, пока оно не убѣдится въ совершенной необходимости его измѣненія. Я уже объяснилъ, что въ случаѣ съ *Georgia* правительство не упустило ничего, что только могло сдѣлать при тѣхъ обстоятельствахъ. Судно это теперь возвратилось къ намъ, какъ конфедератный военный корабль—общественное военное судно (public ship of war), имѣющее правильное назначеніе (in commission). Я долженъ сдѣлать здѣсь одно замѣчаніе: мой почтенный другъ сказалъ, что съ 1 апрѣля 1863 года по 23 іюня того же года *Georgia* была записана въ нашей странѣ, на имя британскаго собственника—ливерпульскаго купца, и что, слѣдовательно, судно это крейсеровало, жгло и разрушало суда въ то время, когда было британскимъ кораблемъ. Я нахожу, что мой почтенный другъ неправъ въ этомъ отношеніи: регистръ есть ничто болѣе, какъ документъ для британскаго собственника, служащій въ нашей странѣ для муниципальныхъ властей при сборѣ различныхъ пошлинъ и проч. Корабль, имѣвшій британскій регистръ, и потомъ передан-

www.starieknigi.info

ный во владѣніе иностранной воюющей державѣ, не можетъ справедливо считаться, ни коимъ образомъ, британскимъ кораблемъ, по одному простому факту, что остается записаннымъ въ англійскомъ регистрѣ собственностью британскаго владѣльца. Равно нельзя сказать, что онъ не сдѣлался тѣмъ, чѣмъ этотъ корабль въ дѣйствительности есть—общественнымъ военнымъ судномъ. Я сожалѣю, что мой почтенный другъ привелъ аргументъ, который можетъ казаться подтверждающимъ увѣренія, неоднократно уже повторявшіяся, хотя и лишенныя основанія, что эти суда суть британскіе пираты. (Слушайте.) Выраженіе это несправедливо фактически и безчестно для нашей страны. Я увѣренъ, что всѣ тѣ, которые дорожатъ честью страны и которые слышали всеобщія порицанія поступковъ лицъ, участвовавшихъ въ снаряженіи и отправленіи въ море подобныхъ судовъ, т. е. о которыхъ идетъ рѣчь, не станутъ раздѣлять такихъ чрезвычайныхъ предположеній, совершенно лишенныхъ основанія. Мой почтенный другъ указываетъ на фактъ, что *Georgia* теперь въ Ливерпулѣ. Но корабль этотъ пришелъ туда, имѣя въ то время правильное назначеніе общественнаго военнаго судна. Нѣтъ сомнѣнія, что только въ этомъ качествѣ онъ и былъ признанъ имѣющимъ право войдти туда, на основаніи королевской прокламаціи, послѣдовавшей въ январѣ 1862 года, которая позволяетъ военнымъ судамъ воюющихъ входить въ наши порты, съ нѣкоторыми ограниченіями, какъ наприм., не оставаться въ порту болѣе 24 часовъ по исправленіи поврежденій; не получать помощи для пополненія предметовъ военнаго характера; правомъ этимъ и пользуются законно всѣ военныя суда. Правительство, справившись, касательно обстоятельствъ, заставившихъ *Georgia* зайдти въ нашъ портъ, убѣдилось, что судно это требовало исправленій и позволило ввести его въ докъ, между тѣмъ какъ говорили, что ему дозволено было разоружиться и продаваться. Но еслибы послѣднее и случилось, то это же не причинило бы вреда другой воюющей сторонѣ, а напротивъ, освободило бы ее отъ страха непріязненныхъ дѣйствій со стороны разоруженнаго корабля. Мой почтенный другъ спрашивалъ: считаетъ ли правительство допущеніе подобныхъ судовъ, согласнымъ съ его международными обязательствами, съ объявленнымъ имъ нейтралитетомъ и съ сохраненіемъ британскихъ интересовъ? Правительство, конечно, не полагало, чтобы ограниченные и хорошо извѣстные случаи допущенія этого рода судовъ въ британскія гавани, были несовмѣстны съ его обязательствами въ какомъ либо отношеніи. Но по первому условію этого случая, на который мой почтенный другъ

www.starieknigi.info

обратилъ вниманіе,—что корабль первоначально былъ укомплектованъ командой и былъ высланъ изъ британскихъ портовъ, я полагаю, что онъ имѣлъ право быть допущеннымъ въ наши порты. Толкованія, которыя уже неоднократно слышались по тому поводу, что корабль сей никогда не былъ ни въ одномъ порту того воюющаго государства, подъ флагомъ котораго онъ плавалъ, дали пищу такому заключенію, что подобный корабль не можетъ быть признаваемъ за военное судно того государства. Заключеніе это, однакожъ, несправедливо, потому уже, что подобнаго постановленія въ международномъ правѣ не существуетъ. Также, превратно было бы утверждать, что страна, которой порты блокируются, не свободна воспользоваться ресурсами, имѣющимися въ ея распоряженіи въ другихъ портахъ земнаго шара, т. е. купить судовъ на нейтральной почвѣ и обратить ихъ для служенія себѣ съ военною цѣлью, безъ того, чтобы эти купленныя суда не посѣтили, во время своей службы, портовъ той страны; всѣ доказательства подобной доктрины ведутъ только къ тому, чтобъ отуманить кого нужно; и на подобныхъ основаніяхъ, мы не можемъ сдѣлать это судно исключеніемъ изъ нашихъ обыкновенныхъ правилъ. Я ни мало не сомнѣваюсь, что мы имѣемъ право, если считаемъ то приличнымъ, изгнать изъ нашихъ портовъ всякое частное судно, или классъ судовъ, если онѣ нарушаютъ нашъ нейтралитетъ; но такая власть есть произволъ со стороны правительства и должна употребляться съ крайнею осторожностью. Можетъ ли такое обстоятельство, что кораблю случилось быть вооруженнымъ въ нарушеніе нейтралитета нейтральной націи, дать право этой послѣдней отказать такому кораблю въ признаніи его за общественное военное судно (ship of war)? По счастію, отвѣтъ на этотъ вопросъ мы находимъ въ исторіи законодательства Соединенныхъ штатовъ, и я не нахожу, чтобъ Соединенные штаты (которые дѣйствительно постановили всѣ доктрины права, прилагаемаго къ этого рода судамъ) когда нибудь справлялись съ прежнею исторіею *общественныхъ военныхъ судовъ*, на которыхъ было подозрѣніе или доносъ, что онѣ плавали, будучи вооружены въ американскихъ портахъ, въ нарушеніе нейтралитета Соединенныхъ штатовъ. По поводу поступковъ судовъ *Santissima Trinidad* и *Cassius*, подробности которыхъ одинаковы съ поступками *Georgia*, американскій законовѣдъ Стори пишетъ:

«Вообще назначеніе (commission) общественнаго корабля, скрѣпленное подписью подлежащихъ властей государства, которому корабль принадлежитъ, служитъ полнымъ доказательствомъ его на-

www.starieknigi.info

ціональности. Акта о продажѣ требовать не необходимо, какъ равно не нужно и судебному трибуналу иностранной державы возбуждать вопросъ о тѣхъ средствахъ, какими другіе пріобрѣли себѣ право собственности надъ такимъ кораблемъ. Не значило ли бы, въ противномъ случаѣ, пользоваться правомъ оцѣнки актовъ иностраннаго государя и входить въ разборъ этихъ актовъ, въ случаяхъ, когда таковые не совсѣмъ согласны съ распоряженіями верховной власти въ вашемъ государствѣ. Слѣдовательно, назначеніе (commission) общественнаго корабля, исправно засвидѣтельствованное, на сколько это принято въ томъ государствѣ, внушаетъ полную къ нему довѣренность и за тѣмъ уже не разсматривается происхожденіе этого судна, собственность должна быть почитаема правильно пріобрѣтенною и не можетъ быть оспариваемою. Это было практически рѣшено между государствами и есть правило, составляющее основаніе приличій въ международныхъ отношеніяхъ и не можетъ быть несоблюдаемо подъ опасеніемъ нарушенія мира,— правило, равно успокоивающее, какъ воюющаго, такъ и нейтральнаго государей. Но назначеніе (commission) въ настоящемъ случаѣ не выражало вполнѣ положительнаго или несомнѣннаго опредѣленія; дѣйствительное значеніе и толкованіе этого слова должно употребляться исключительно въ приложеніи къ общественнымъ кораблямъ правительства. Если и были случаи допущенія подобныхъ частныхъ судовъ въ наши порты, какъ судовъ общественныхъ, съ льготами и привилегіями, имъ принадлежащими, и съ формальнаго одобренія нашего собственнаго правительства, то это было сдѣлано по гласнымъ и весьма уважительнымъ просьбамъ нѣкоторыхъ извѣстныхъ гражданъ, въ томъ числѣ и великобританскаго консула въ Буэносъ-Айресѣ; но все это еще не такъ важно, чтобы можно было провозгласить, что подобный частный корабль долженъ быть юридически почитаемъ за общественный корабль страны, назначеніе (commission) и флагъ которой онъ имѣетъ.»

Такое толкованіе относится къ случаю, которымъ актъ Соедин. штатовъ объ иностранной вербовкѣ былъ довольно часто нарушаемъ. Но такъ какъ другая воюющаяся сторона не безпокоилась о томъ, какого пути будетъ держаться наше правительство въ отношеніи подобныхъ судовъ, то еслибъ мы и отказали имъ въ доступѣ къ нашимъ портамъ, это было бы сдѣлано единственно въ видахъ оправданія нашихъ властей. Однакожъ, я не могу найти случая, чтобы Соединенные штаты когда нибудь слѣдовали подобному пути. *Santissima Trinidad* и *Cassius* были оба принимаемы

www.starieknigi.info

въ портахъ Соедин. штатовъ и хотя были почитаемы за суда, которыя слѣдовало бы подвергнуть судебнымъ рѣшеніямъ, но онѣ никогда не были принуждаемы оставить какой либо портъ. Есть также очень много такихъ случаевъ, когда призы, приведенные въ порты Соедин. штатовъ, никогда потомъ не возвращались законнымъ ихъ владѣтелямъ, или же, чтобъ былъ подымаемъ предъ судебнымъ трибуналомъ какой либо вопросъ о ихъ возвращеніи. Также, я не могу найти ни одного примѣра какого либо запрещенія или изгнанія изъ порта какого либо приза послѣ его обращенія въ военный корабль (*). Слѣдовательно, Соединенные штаты не подавали намъ примѣра къ изгнанію подобнаго корабля (*Georgia*) изъ своихъ портовъ. Мой почтенный другъ спрашивалъ: считаетъ ли правительство допущеніе подобныхъ судовъ въ британскія гавани согласнымъ съ нашими международными обязательствами? Вопросъ этотъ содѣлываетъ необходимымъ опредѣленіе правъ, ка-

---

(*) T. G. Bemis въ своей брошюрѣ представляетъ дѣло судовъ *Santissima Trinidad* и *Cassius*, по документамъ архива иностр. дѣлъ Соед. штатовъ, въ слѣдующемъ видѣ: 1) *Independencia*, военный крейсеръ правительства Буэносъ-Айреса, вошелъ въ Балтиморъ, имѣя на суднѣ цѣнную собственность (а не суда) ограбленныхъ имъ въ открытомъ морѣ испанскихъ судовъ *Santissima Trinidad* и *St. Andre*. Испанскіе купцы, которымъ принадлежалъ грузъ этихъ судовъ, подали жалобу правительству Соед. штатовъ, что *Independencia* вооруженъ въ нарушеніе нейтралитета штатовъ и долженъ быть арестованъ. Правительство приняло эту просьбу во вниманіе, остановило судно, судило его и дѣйствительно нашло виновнымъ въ нарушеніи его нейтралитета потому только, что *Independencia* вербовалъ свою команду подданными Соедин. штатовъ и въ ихъ портахъ Судъ хотя и призналъ его въ качествѣ военнаго крейсера Буэносъ-Айреса, но осудилъ какъ нарушителя нейтралитета страны, и заграбленная собственность была тогда же возвращена испанскимъ купцамъ. Дѣло это тянулось пять лѣтъ, съ 1817—1822 года. Итакъ, случай съ *Santissima Trinidad* совершенно искаженъ въ рѣчи главнаго атторнея Англіи.

2) Приватиръ *Cassius* былъ вооруженъ въ Филадельфіи, въ нарушеніе нейтралитета соедин. штатовъ. Въ декабрѣ 1794 г., когда онъ оставлялъ этотъ портъ, получено было приказаніе правительства остановить его; но несчастію, на *Cassius* было гораздо болѣе команды, нежели полагалъ милиціонный офицеръ, вошедшій на него съ своими солдатами для исполненія приказанія правительства; не выполнивъ его, офицеръ вторично явился на судно уже съ сильнымъ отрядомъ, но *Cassius* успѣлъ между тѣмъ уйти въ море. Въ тоже время было послано приказаніе объ арестѣ этого судна во всѣ порты штатовъ; тогда *Cassius* отправился на С.-Доминго (французъ. владѣнія въ то время), передался тамъ французскому правительству и подъ его флагомъ, вторично явился въ Филадельфію. Но здѣсь, по жалобѣ лицъ, которымъ это судно могло причинить убытки своими дѣйствіями, былъ назначенъ гражданскій судъ надъ его капитаномъ, котораго успѣли захватить на берегу, и не смотря на неоднократныя требованія французскаго правительства, *Cassius* былъ задержанъ какъ злоумышленникъ. Дѣло его также продолжалось два года.

www.starieknigi.info

кія имѣетъ на это другая воюющая сторона? И для того я приведу здѣсь мнѣніе того же судьи Стори по дѣлу судна *Amistad de Rues.*

Надѣюсь, при этомъ не произнести ни одного неуважительнаго слова, которымъ можно было бы обидиться кому либо въ Соединен. штатахъ, а всего менѣе его правительству; но я не могу удержаться, чтобы не пожелать этому правительству быть болѣе осмотрительнымъ, когда оно безпрестанно повторяетъ свои необыкновенныя требованія къ нашему правительству: уплатить цѣнность всѣхъ судовъ, взятыхъ въ открытомъ морѣ *Alabam*'ой и подобными ей судами. (Слушайте.) Я принужденъ напомнить палатѣ, что въ 1793 году, когда Соедин. штаты выплачивали намъ вознагражденіе за нѣкоторые невозвращенные призы, то оно тѣсно ограничивалось судами, вошедшими въ ихъ порты и вооруженными въ нарушеніе ихъ законовъ, и вовсе не распространялось ни на одинъ призъ, взятый въ открытомъ морѣ. Все что они сдѣлали, это—назначеніе особаго срока, послѣ котораго французамъ было воспрещено приводить призы въ порты Соедин. штатовъ. Г. судья Стори, по поводу предѣловъ обязанностей нейтральнаго государства къ воюющему, говоритъ:

«Нейтральное государство, будучи вызвано одною изъ воюющихъ сторонъ дѣйствовать въ подобныхъ случаяхъ, по справедливости обязывается только тѣмъ, чтобы соблюдать честно свои собственные законы, не давать убѣжища частной собственности одной изъ воюющихъ сторонъ, несправедливо захваченной другою, и возвращать таковую собственность, если бы она была найдена въ портахъ нейтральной державы; за предѣлами этого, нейтральная держава не должна позволять себѣ никакого вмѣшательства между воюющими.»

Такимъ образомъ, онъ ясно говоритъ, чтобъ мы исполняли честно свои законы и недавали убѣжища призамъ и собственности, захваченныхъ судами въ нарушеніе нашего нейтралитета; но онъ ничего не говоритъ о томъ, чтобъ нельзя было давать убѣжища общественнымъ военнымъ судамъ, каково бы ни было ихъ прошедшее, и прибавляетъ только, что за предѣлами, имъ приведенными, нельзя позволять себѣ вмѣшательства между воюющими. Авторитетъ г. Стори, слѣдовательно, ясно исключаетъ предположеніе, что воюющіе имѣютъ какое либо право требовать вмѣшательства нейтральнаго государства, за предѣлами абсолютнаго изгнанія изъ его портовъ вышепомянутыхъ судовъ, если это не было сдѣлано своевременно самимъ прави-

www.starieknigi.info

тельствомъ нейтральнаго государства. Я замѣчу здѣсь, что мы сдѣлали все то, къ чему авторитетъ этотъ насъ обязывалъ; но вмѣстѣ съ тѣмъ спрашиваю, какіе имѣлись поводы къ тому, что наше правительство колебалось въ принятіи чрезвычайной мѣры—абсолютнаго изгнанія этихъ частныхъ судовъ изъ нашихъ портовъ въ то самое время, когда суда правительства Соедин. штатовъ были (и есть) туда допускаемы? Только нѣкоторые изъ этихъ поводовъ можно выставить здѣсь; палата можетъ обсудить ихъ; но я я полагаю, что они согласовались съ чистосердечнымъ желаніемъ правительства поддержать и выполнить наши международныя обязательства. Съ одной стороны, поддержка нейтралитета прямо совмѣстна съ нашими обязанностями, и я совершенно отрицаю приводимые нѣкоторыми доводы, что мы не обязаны къ тому нашими законами. Если вы не имѣете закона, который бы васъ принуждалъ къ тому, то дѣлается заслуживающимъ вниманіе вопросъ: нельзя ли дѣло устроить способомъ, не вполнѣ согласнымъ съ нейтралитетомъ, принявъ произвольно правило, которое можно было бы примѣнить на практикѣ: изгнанія изъ своихъ портовъ судовъ всякаго рода одной изъ воюющихъ сторонъ, нераспространяя того же на другую воюющую сторону? Изъ рѣчи моего почтеннаго друга видно, что факты, какъ и законы, къ нимъ приложенные, уже осуществились, и что мы находимся въ такомъ положеніи, какъ будто бы между нами и конфедеральными штатами было заранѣе условлено не спорить объ этомъ предметѣ, и будто бы *Georgia* была фактически вооружена въ нарушеніе нашего нейтралитета. Пожалуй, можно подозрѣвать это обстоятельство и полагать, что оно справедливо; но по одному подозрѣнію въ дѣйствіяхъ, которыя никогда не были доказаны судебнымъ порядкомъ, и которыя не легко распутать,—предполагать или утверждать, что мы дѣйствуемъ умышленно противъ другаго государства, было бы весьма неосторожно. Крайность подобнаго воззрѣнія можетъ парализироваться фактомъ, что мы не имѣли дипломатическихъ сношеній съ конфедеральными штатами и не могли также сноситься съ ними обыкновеннымъ путемъ. Мы даже не признавали ихъ, и что еще болѣе—правительство Соедин. штатовъ преградило намъ средства сообщенія съ ними. Только уже впослѣдствіи, правительству нашему понадобилось войти въ сношенія съ правительствомъ конфедератовъ, и когда порученіе это было возложено на дипломатическаго человѣка—консула, то и тутъ федеральное правительство объявило, что его блокирующія эскадры не дозволятъ ни одному англійскому военному кораблю, съ вышесказанною цѣлью, войдти въ блокируемые порты. Эти обстоятель-

www.starieknigi.info

ства значительно увеличиваютъ трудность разрѣшенія практическимъ путемъ вопроса: нѣтъ ли тутъ нарушенія нашего нейтралитета? А между тѣмъ, отъ такого разрѣшенія много зависитъ все дѣло. Но здѣсь опять американскій авторитетъ никакъ не допускаетъ, что вы можете дѣйствовать безъ убѣдительныхъ доказательствъ. По поводу дѣла *Santissima Trinidad*, на которое я выше ссылался, г. судья Стори ясно высказываетъ: какихъ доказательствъ должно требовать въ подобныхъ случаяхъ.

«Въ случаѣ постановки передъ судомъ дѣла, въ которомъ замѣшаны верховная власть и права иностранной воюющей державы и въ которомъ исполненіе законодательства надъ захватомъ, сдѣланнымъ подъ ея флагомъ, можетъ быть оправдано только посредствомъ ясныхъ доказательствъ нарушенія нашего нейтралитета,—еще сильнѣе причины къ воздержанію отъ вмѣшательства, чѣмъ тогда, когда доказательства затемнены сомнѣніями и подозрѣніемъ. Мы держимся того правила, которое было уже примѣняемо подобнымъ судомъ, что вознагражденіе (restitution) за захватъ не можетъ быть опредѣляемо безъ неопровержимыхъ доказательствъ, что захватъ этотъ сдѣланъ въ нарушеніе нейтралитета.»

Этимъ началомъ (principle) въ правѣ воспользоваться и правительство конфедератовъ; примѣняя его, весьма трудно будетъ утверждать, что такъ какъ мы имѣемъ весьма сильныя причины и убѣжденія подозрѣвать извѣстное военное судно вооруженнымъ въ нарушеніе нашего нейтралитета,—то мы имѣемъ право поступить съ нимъ по одному только простому подозрѣнію. Является смѣшанный вопросъ фактовъ и закона,—фактовъ, которые устанавливаются на очевидностяхъ, и закона, который рѣшаетъ на основаніи фактовъ. За противорѣчіями, вытекающими изъ приложенія мѣръ къ поддержанію закона и его силы, невозможно сказать, чтобъ конфедератные штаты, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, не дѣйствовали согласно съ этими законами. Все это страшно увеличиваетъ затрудненія, а отсюда и источникъ колебаній правительства. Конечно, если мы дѣйствуемъ согласно вышеизложенному нами, въ отношеніи одной воюющей стороны, то намъ надобно дѣйствовать на основаніи того же принципа и прилагать тѣ же мѣры и противъ другой стороны. Но если мы поступаемъ на основаніи нравственнаго убѣжденія, неспрашивая согласуются ли наши поступки съ нашими законами, то дѣлается невозможнымъ удовлетворить агентовъ Соединенныхъ штатовъ, хотя въ то же время мы можемъ удовлетворять правительство, поступки котораго несогласны съ нашимъ нейтралитетомъ. Примѣромъ этого служитъ дѣло *Kear-*

www.starieknigi.info

sarge. Нѣтъ сомнѣнія, что значительное число людей было нанято въ Коркѣ для этого судна, въ то время, когда оно было въ нашихъ водахъ, или поблизости ихъ наблюдало за своимъ врагомъ; также *Kearsarge* вербовалъ людей въ Ирландіи. Когда по этому поводу было сдѣлано представленіе г. Адамсу—агенту Соед. штатовъ, онъ отвѣчалъ, какъ и надо было ожидать, что поступки эти были совершенно противны желаніямъ его правительства и что тутъ кроется какое-нибудь недоразумѣніе, и за тѣмъ нанятые люди были высажены на берегъ,—тутъ уже не было никакого сомнѣнія въ нарушеніи нашего нейтралитета. Не смотря на то, мы опять-таки допустили *Kearsarge* въ англійскія воды; мы его не изгнали изъ нашихъ портовъ, и сдѣлай мы это, я полагаю, правительство Соединенныхъ штатовъ сочло бы такой случай нѣкоторой обидой для себя; но этого не было сдѣлано. И это еще не все. Такъ какъ нѣкоторые изъ членовъ палаты желаютъ имѣть свѣдѣнія касательно вербовки британскихъ подданныхъ для федеральной арміи, то я могу сообщить ихъ. Дѣйствительно, судя по получаемымъ донесеніямъ со всѣхъ сторонъ, мы не можемъ сомнѣваться, что агенты федеральнаго правительства, съ согласія или безъ вѣдома нашего правительства, находятся въ Ирландіи и нанимаютъ народъ подъ предлогомъ употребленія его на желѣзныхъ дорогахъ и на публичныя работы, между тѣмъ какъ дѣйствительная цѣль ихъ найма—вербовка для арміи, и что многіе уже завербованы такимъ путемъ; въ Канадѣ и Новомъ Брауншвейгѣ происходило тоже самое. По случаю такого похищенія людей были дѣланы представленія правительству Соединен. штатовъ, но я ограничиваюсь здѣсь объясненіемъ, что представленія эти были встрѣчены не съ тѣмъ вниманіемъ и готовностью, которыхъ мы въ правѣ были бы ожидать отъ него. Какъ же мы дѣйствуемъ въ подобномъ дѣлѣ? изгоняемъ ли мы изъ нашихъ портовъ всѣ суда воюющаго, котораго агенты уличены въ такихъ продѣлкахъ,—продѣлкахъ, которыми, каковы бы ни были намѣренія Соед. штатовъ, производится пополненіе ихъ войскъ британскими подданными въ нарушеніе британскихъ законовъ. (Слушайте). Если въ одномъ случаѣ мы дѣйствуемъ по подозрѣнію, или же по нравственному убѣжденію, то было бы трудно отрицать, что мы можемъ дѣйствовать точно также и въ другомъ случаѣ. Но въ какія затрудненія мы впутались бы, еслибъ, такъ дѣйствуя, не ограничивались бы въ то же время предѣлами международныхъ обязательствъ? Имѣя въ виду тѣ затрудненія, о которыхъ я сейчасъ объяснилъ, полагаю, что образъ дѣйствія нашего правительства можетъ быть вполнѣ оправданъ. (Слушайте, слушай-

www.starieknigi.info

те). И наконецъ, я предложу на обсужденіе палаты одно важное обстоятельство; надѣюсь, правительство Соедин. штатовъ не приметъ его за обиду, потому что оно совершенно справедливо и на столько важно, что его слѣдуетъ выяснить. Правительство Соединенныхъ штатовъ не помогаетъ британскому правительству во всѣхъ вышеописанныхъ затрудненіяхъ. Требованія, которыя заявляетъ намъ правительство Соедин. штатовъ, идутъ такъ далеко за предѣлы всего того, что согласуется съ принятыми постановленіями международнаго права, что содѣлывается совершенно невозможнымъ, чтобы наше правительство не употребляло большой осторожности въ бринятіи какой либо дѣйствительной мѣры, и чтобы мѣра эта не была понята превратно и не дала бы поводъ къ мысли, что мы приступили къ ней въ видахъ еще бо́льшаго усложненія вопроса. Палата очень хорошо знаетъ, что я ссылаюсь именно на чрезвычайныя требованія, заявленныя по дѣлу *Alabam*'ы. Я неколеблясь скажу, что правительство Соедин. штатовъ, выставляя такія требованія и стараясь сдѣлать наше правительство отвѣтственнымъ въ денежномъ вознагражденіи за призы, взятые *Alabam*'ой въ открытыхъ моряхъ и никогда невводимые въ порта нашей страны или въ порты нашихъ владѣній и колоній, заявляетъ требованія, совершенно противныя основаніямъ международнаго права, изложеннымъ ея же собственными юристами. Затрудняя такимъ образомъ наше правительство, Соед. штаты не оставляютъ ничего на его собственное усмотрѣніе, не хотятъ знать нашихъ законовъ и правъ, которые бы допускали подобное удовлетвореніе. (Всеобщ. одобреніе).

Клѣтчатыя военныя суда,

предлагаемыя г. Бульдсомъ (H. I. Boolds) (*).

Обращая въ продолженіи значительнаго времени вниманіе на перемѣны, совершающіяся въ военномъ морскомъ дѣлѣ и въ особенности въ постройкѣ для этой цѣли судовъ, можно придти къ заключенію, что перемѣны эти неудовлетворительны. Желѣзныя суда заступили мѣсто деревянныхъ и покрыты бронею для сопротивленія ядрамъ и бомбамъ; между тѣмъ, ядра и бомбы пробиваютъ самыя толстыя плиты брони, какія по настоящее время были изготовлены, а пушки достигли такой силы, что нельзя построить и судовъ, которыя были бы въ состояніи носить непроницаемую

(*) Читано въ обществѣ шотландскихъ судостроителей, февр. 6, 1865.

www.starieknigi.info

броню. *Мониторы* и *Диктаторы* тонутъ отъ собственной тяжести и неспособности къ плаванію въ морѣ; они были потопляемы ядрами, взрываемы бомбами и разбиваемы,—до необходимости сдаться,—таранами деревянныхъ судовъ, достаточно проворныхъ и многочисленныхъ для разгромленія неповоротливыхъ черепахъ, отъ которыхъ держались внѣ предѣловъ пораженія. Этотъ классъ судовъ, съ ихъ домовыми крышами и четырехъ-угольными тяжелыми корпусами, удобенъ только въ тихую погоду и противъ непріятеля такого же рода. Большія броненосныя суда не были испытаны въ сраженіи, но мы знаемъ изъ опыта и частныхъ испытаній, что онѣ не неповредимы. Къ чему же онѣ годятся? *Hector* и *Walliant* покрыты почти кругомъ бронею, но они въ сущности не морскія суда. *Warrior* и *Black-Prince* защищены только на половину бронею и могутъ быть признаваемы морскими фрегатами съ быстрымъ ходомъ, когда подводная часть ихъ чиста; но они слишкомъ высоки, центръ тяжести ихъ также слишкомъ высокъ (эта послѣдняя ошибка существуетъ и на *Achilles*, имѣющемъ сильную броню кругомъ, какъ на меньшихъ судахъ); а такъ какъ подводная часть ихъ не можетъ быть предохранена отъ наростовъ, то онѣ не могутъ долго держаться въ морѣ и сохранять быстроту хода. Для устраненія этого недостатка у насъ есть *Royal-Oak*, классъ деревянныхъ судовъ, обшитый мѣдью, съ бронею, соотвѣтствующій классу судовъ *Napoléon* во французскомъ флотѣ. Суда эти могутъ долго держаться въ морѣ и долго сохранять свою скорость хода, но на нихъ опять галваническое дѣйствіе разрушительно вліяетъ на броню. Тяжесть брони разслабляетъ и разрушаетъ судно, а такъ какъ ядро и бомба могутъ пробивать блиндированные борта почти также легко, какъ и борта деревянныхъ судовъ безъ брони, то онѣ и не имѣютъ никакого особеннаго качества, котораго бы не имѣли наши прежнія деревянныя суда; онѣ могутъ быть зажжены бомбою, и такъ же легко сгорѣть, какъ и потонуть. А такъ какъ успѣхи новѣйшей артиллеріи гораздо вѣрнѣе и разрушительнѣе въ своихъ дѣйствіяхъ, то и пораженіе также становится вѣрнѣе, когда бы оно ни послѣдовало. Желѣзныя суда, однакожъ, менѣе подвержены разрушенію при тѣхъ же условіяхъ. Когда онѣ долго находятся въ морѣ, то надъ ними легко могутъ имѣть преимущество въ быстротѣ движеній даже деревянныя суда; онѣ также пробиваемы тяжелою артиллеріею. Слѣдовательно, недостатки военныхъ судовъ въ настоящее время состоятъ «изъ недостатковъ желѣзныхъ и деревянныхъ судовъ порознь». Въ коммерческомъ флотѣ, суда смѣшанной постройки вошли въ употребленіе для

www.starieknigi.info

дальнихъ плаваній. Они имѣютъ крѣпость желѣзнаго набора, съ устраняющею наросты мѣдною обшивкою. Соединеніе хорошихъ качествъ было дознано и оцѣнено купцами, и я ничего не нахожу противъ пользы введенія этой системы для постройки военныхъ судовъ для океанскаго плаванія. Торговля и колоніи наши—самыя обширныя въ свѣтѣ. Въ случаѣ войны, нѣсколько такихъ судовъ, какъ *Alabama*, могутъ лишить насъ и того и другаго, подобно тому, какъ это самое судно, съ однимъ или двумя другими быстрыми и смѣлыми товарищами, уничтожило коммерческій флотъ Соединенныхъ штатовъ на Атлантическомъ океанѣ.

Что мѣшаетъ Соединеннымъ штатамъ положить разомъ конецъ этимъ судамъ и ихъ грабительству? Они вовсе не имѣли въ своемъ флотѣ судовъ равной скорости, хотя имѣли многочисленный флотъ, а конфедераты вовсе никакого. *Alabam'*ѣ не было надобности защищать коммерческій флотъ, а только разрушать. Мы находимся въ положеніи Соединенныхъ штатовъ, съ гораздо большими при томъ интересами для защиты на берегу и на морѣ, потому что самый ничтожный противникъ можетъ занять мѣсто *Alabam'*ы; и что мы можемъ сдѣлать съ настоящимъ нашимъ флотомъ, чтобы остановить его опустошенія? *Alabama* была случайно разрушена. Она была деревянное судно и почти всегда прежде избѣгала сраженія. Но тутъ она искала его. Противникъ ея былъ также деревянное судно бо́льшей силы, и на предстоявшій случай покрытое отчасти цѣпною бронею. *Alabama* было деревянное судно безъ перегородокъ; было пробито многими, сравнительно бо́льшими снарядами своего быстраго противника, налилось водою и потонуло. Желѣзныя суда могутъ носить безопасно крѣпкую желѣзную броню, но онѣ неспособны держаться въ морѣ съ неуменьшающеюся скоростію хода, вслѣдствіе обростанія ихъ желѣзной подводной части, и не совсѣмъ безопасны отъ потопленія, вслѣдствіе поврежденій въ корпусѣ, смотря по числу и крѣпости перегородокъ. Броненосныя суда всякаго рода точно также пробиваемы и разрушимы снарядами, какъ и суда безъ брони. Заключеніе, къ которому я теперь пришелъ, состоитъ въ томъ, что мы должны стараться избрать изъ всего лучшее, или же только хорошія качества двоякаго рода, прежде чѣмъ заведемъ то, безъ чего великая морская нація быть не можетъ, именно: флоты, которые могутъ господствовать на всѣхъ моряхъ и которые будутъ состоять изъ быстрыхъ, крѣпкихъ и вполнѣ морскихъ судовъ. Такое судно я постараюсь вамъ теперь описать.

www.starieknigi.info

Судно, проэктируемое мною, имѣетъ 320 Ф. длины, 45 Ф. ширины и 25 Ф. глубины трюма отъ верхней палубы. Числó строительныхъ тонновъ около 3160; грузовыхъ тонновъ около 2160; водоизмѣщеніе, при 18 Ф. углубленія, около 4000 тон., съ машиною въ 500 номинальныхъ силъ, а индикаторныхъ 3000. Я считаю, что средняя скорость легко можетъ быть поддерживаема до 15 узловъ. Для бóльшаго удобства движеній, я предлагаю имѣть два гребныхъ, винта, по одному съ каждой стороны кормы.

Корпусъ судна состоитъ изъ желѣза и дерева. Шпангоуты желѣзные, размѣщенные центрами въ 18 дюймахъ одинъ отъ другаго, и внѣшними краями въ 2 футахъ. Они состоятъ изъ листовъ, 18 дюймовъ шириною, и идутъ отъ киля до планширя, съ двойнымъ угловымъ желѣзомъ при каждомъ краѣ. По внутренней сторонѣ шпангоутовъ я предлагаю дѣлать желѣзную обшивку до нижней палубы, склепанную и прочеканенную непроницаемо для воды. По верхнему краю этой обшивки, вмѣсто обыкновенныхъ кильсоновъ и стрингерсовъ, а также орлопъ-бимсовъ, я предлагаю раздѣлить судно на клѣтки продольными и поперечными перегородками, такъ устроенными спереди и сзади машиннаго отдѣленія, чтобы каждая клѣтка отдѣльно была непроницаема для воды, и если нужно, для воздуха, удобная для помѣщенія всѣхъ судовыхъ припасовъ, воды и артиллерійскихъ снарядовъ, безъ надобности въ систернахъ, шкиперскихъ каютахъ, рундукахъ, крюйтъ-камерахъ и всѣхъ другихъ мелочныхъ устройствъ, увеличивающихъ вѣсъ и загромождающихъ обыкновенно трюмъ военнаго судна. Клѣтки образуются тремя продольными перегородками, впереди и сзади машиннаго отдѣленія; средняя перегородка проходитъ сквозь машинное отдѣленіе отъ стема до старпоста. Поперечныя перегородки проходятъ въ 12 футахъ одна отъ другой, образуя отдѣльныя клѣтки; каждая клѣтка $12' \times 10' \times 18'$ глубиною въ срединѣ судна, способна вмѣстить около 60 тонновъ воды или пропорціональное количество другихъ матеріаловъ и припасовъ. Бимсы нижней палубы, расположенные черезъ одинъ шпангоутъ или по два бимса въ каждой клѣткѣ, состоятъ изъ желѣзныхъ листовъ съ двойнымъ угловымъ желѣзомъ по верхнему краю, или сплошнаго (solid) бимса, и на эти бимсы настилается желѣзная палуба отъ стема до старпоста и зачеканивается непроницаемо для воды; къ этой палубѣ прикрѣпляются желѣзные борта судна и каждая перегородка угловымъ желѣзомъ, что все вмѣстѣ составляетъ вполнѣ внутреннее судно, несгараемое и непотопляемое. Люки и отверстія для входа людей въ клѣтки могутъ быть устроены смотря по надобности, и снаб-

www.starieknigi.info

жены непроницаемыми для воды покрышками. Вентиляція устроивается посредствомъ желѣзныхъ трубокъ и клапановъ, проведенныхъ отъ воздуходувнаго механизма сквозь всѣ клѣтки подъ бимсами, причемъ клапаны отпираются съ палубы, такъ что каждая клѣтка можетъ быть вентилируема отдѣльно, или всѣ вмѣстѣ, если нужно. Этотъ же приборъ могъ бы быть употребленъ, подобно какъ въ водолазномъ колоколѣ, для вытѣсненія воды изъ клѣтокъ, въ случаѣ поврежденія въ подводной части. Впрочемъ, я не ставлю это непремѣннымъ условіемъ въ мой проэктъ. Цѣль моей клѣточной системы состоитъ въ томъ, чтобы вода не могла выходить изъ клѣтки, получившей поврежденіе. Надъ нижней палубой, черезъ одну поперечную перегородку, или черезъ 24 фута, я поставилъ бы поперечную перегородку изъ толстаго листоваго желѣза, или изъ двухъ 1 дюймовыхъ листовъ, съ Z угловымъ желѣзомъ между ними, склепанныхъ вмѣстѣ и наполненныхъ въ промежуткѣ цементомъ или деревомъ, для приданія совершенной плотности и крѣпости, сопротивляющейся осколкамъ бомбы, разорвавшейся между перогородками; каждая перегородка должна быть снабжена въ срединѣ такою же дверью для сообщенія передней и кормовой части судна. Эти промежутки между перегородками предназначаются для помѣщенія офицеровъ и команды. Бимсы верхней палубы дѣлаются изъ утолщеннаго къ одному краю листоваго желѣза (bulb-plates), съ прочнымъ угловымъ желѣзомъ при другомъ верхнемъ краѣ. По верхней кромкѣ этихъ бимсовъ настилается толстая желѣзная палуба по всему судну. Внѣшнюю часть корпуса судна я предлагаю обшивать деревянными досками, прикрѣпляя ихъ гальванизированными болтами къ желѣзнымъ шпангоутамъ, какъ это обыкновенно дѣлается на судахъ, строющихся изъ желѣза и дерева. Ни поясьевъ изъ листоваго желѣза, ни діагональнаго крѣпленія при этомъ не требуется, такъ какъ внутренній корпусъ и палубы совершенно крѣпки; необходимы только желѣзныя планки при стыкахъ обшивки. Деревянный киль и дейдвуды, въ носу и кормѣ, прикрѣпляются къ толстому желѣзному листу, приклепанному къ нижней части шпангоутовъ и проходящему по стему и старнпосту до батарейной палубы. 18 дюймовое пространство между наружною и внѣшнею обшивками представляетъ достаточно мѣста для крѣпленія деревянной обшивки, чистки, крашенья и проч.

Вдоль машиннаго отдѣленія, съ каждой стороны судна, шпангоуты поставлены на 6 дюймовъ внутрь и забраны сплошь тикомъ къ внутренней обшивкѣ—отъ нижней палубы до трюма. Къ этой подкладкѣ прикрѣпляется 6 дюймовая броня, составляющая почти щитъ

www.starieknigi.info

Чалмерса, которая легко можетъ быть утверждена самымъ прочнымъ образомъ. Снаружи ея проходитъ безперерывно отъ стема до старпноста деревянная обшивка. Выше нижней палубы, желѣзной обшивки нѣтъ, и потому внутренняя поверхность наружной деревянной обшивки остается открытою для необходимой проконопатки, и имѣетъ полупортики для свѣта и вентиляціи. Вся подводная часть до грузовой ватерлиніи проконопачивается и обшивается мѣдью, послѣ чего корпусъ судна готовъ. Судно, построенное изъ желѣза и дерева, способно плавать въ морѣ цѣлые годы безъ значительнаго уменьшенія своей скорости; машина его защищена наилучшимъ образомъ въ случаѣ сраженія; корпусъ непотопляемъ и несгораемъ; оно крѣпче всякаго желѣзнаго военнаго судна, при меньшемъ количествѣ употребленнаго въ постройку матеріала, потому что вся внутренняя обшивка и перегородки сдѣланы на счетъ толщины наружной обшивки, кильсоновъ, стрингеровъ и бимсовъ, какъ выше объяснено, и добавочныхъ продольныхъ поясьевъ и діагональныхъ связей, обыкновенно требующихся при желѣзно-деревянной постройкѣ судовъ. Обѣ оконечности судна имѣютъ форму по возможности схожую. Борта надъ водою сдѣланы тонкими для того, чтобы бомба или ядро могли пролетать по возможности легче насквозь, и чѣмъ легче, тѣмъ лучше. Вооруженіе должно быть, по возможности, самаго большаго калибра на срединѣ верхней палубы, въ башняхъ, или открытое, какъ признано будетъ за лучшее; верхніе борта опускные внутрь, по линіи огня; мачты желѣзныя, легкое вооруженіе полякры, такъ какъ, имѣя два гребныхъ винта, паруса не будутъ имѣть большой важности. Котлы и машина для каждаго винта будутъ раздѣлены посредине двойною перегородкою брони, а поперекъ перегородками, отверстія въ которыхъ для трубъ и проходовъ, могутъ быть сдѣланы, если нужно, непроницаемыми для воды; можно употреблять одну, двѣ или три пары котловъ, смотря по надобности; угольные ящики устраиваются, гдѣ признается удобнѣе, и притомъ непроницаемо для воды, въ соединеніяхъ съ внутреннею желѣзною обшивкою и палубою, если потребуется.

Въ заключеніе, я долженъ замѣтить, что флотъ изъ такихъ судовъ могъ бы быть легко построенъ въ нашихъ адмиралтействахъ и даже во всякомъ портѣ королевства, и притомъ съ небольшими расходами; сравнительно съ нынѣшнимъ нашимъ пробнымъ желѣзнымъ флотомъ, онъ могъ бы быть легко снабженъ командами вслѣдствіе умѣренной величины и малаго числа орудій. 220 человѣкъ составили бы полный комплектъ команды для одного такого судна

www.starieknigi.info

и я смѣю полагать, что 200 британскихъ моряковъ, на одномъ изъ такихъ судовъ, будутъ болѣе чѣмъ равны всякому броненосному судну, а цѣлый флотъ такихъ судовъ обезопасилъ бы совершенно нашу торговлю и наши колоніи; величайшія въ свѣтѣ, которыя въ настоящее время, въ случаѣ войны, останутся рѣшительно беззащитными отъ непріятеля, владѣющаго такими судами.

Понтонный ящикъ капитана Макъ-Киллопа.

Недавно производились публичные опыты, въ остъ-индскихъ докахъ, надъ переноснымъ понтоннымъ ящикомъ г. Макъ-Киллопа, при стеченіи значительнаго числа лицъ, интересующихся морскимъ дѣломъ. Для опытовъ представлено было судно *The Queen of the Colonies*, къ которому понтонъ былъ скоро прилаженъ доковыми рабочими. Понтонъ этотъ, какъ извѣстно, состоитъ изъ широкой полосы непроницаемой для воды парусины, на каждомъ концѣ которой находится трубообразный мѣшокъ, наполненный воздухомъ; парусина натягивается туго подъ подводною частью судна, и все дѣлается непроницаемымъ для воздуха и воды вслѣдствіе давленія на наружную поверхность. Вода, содержащаяся внутри парусины, выкачивается помпою, а самая парусина растягивается по желѣзной рамѣ, образуя сухое пространство, дозволяющее людямъ производить всякаго рода починки, или задѣлывать мѣста теченія. Въ мѣстахъ, гдѣ не существуетъ доковъ (а ихъ весьма много), изобрѣтеніе это можетъ оказать большую пользу и сохранить многія большія суда отъ назначенія въ преждевременную негодность. Практическіе люди, въ числѣ которыхъ были: вице-адмиралъ Кингкомъ, капитанъ Хобартъ, генер.-маіоръ Макъ-Киллопъ, капитанъ Сеймондсъ, капит. Боуэнъ и проч. и г. Мартинъ, старшій корабельный инженеръ ширнесскаго адмиралтейства, остались очень довольны опытами, доказавшими, что всякая часть судна отъ киля до ватерлиніи можетъ быть осмотрѣна и починена.

Опыты и улучшенія въ англійской и французской морской артиллеріи.

1) *Испытаніе и забраковка пушки съ разширяющимися нарѣзками.* (Shunt gun).

Предсказанія наши относительно окончательной судьбы системы съ разширяющимися нарѣзками, вполнѣ оправдались. Послѣ продолжительнаго испытанія, система эта получила наконецъ приговоръ, о которомъ мы напередъ говорили. Система съ разширяю-

www.starieknigi.info

щимися нарѣзками (Shunt gun) вовсе, наконецъ, оставлена, и впредь ни одна пушка не будетъ имѣть нарѣзокъ по этой системѣ. 64 фунтовыя орудія, такъ недавно еще изготовленныя и распредѣленныя на суда флота, оказались крайне неудачными при испытаніи. Снаряды съ пустою переднею частью не сохраняли прямаго направленія при полетѣ и ломались при прикосновеніи, или даже при наденіи на палубу судна. Теперь намѣрены дѣлать другіе снаряды, съ пустотою въ задней ихъ части. Бомбы изъ этихъ морскихъ 64 фунтовыхъ орудій разрывались преждевременно въ каналѣ, и въ одномъ изъ орудій на *Эксельентъ*, нарѣзки при этомъ случаѣ были совершенно испорчены. Другая пушка была также серьезно повреждена, при такомъ же преждевременномъ разрывѣ бомбы. Нарѣзка французской пушки, съ увеличивающимся оборотомъ, была сильно рекомендуема артиллерійскою избранною коммисіею для морскихъ орудій. Коммисія, однакожъ, признаетъ необходимымъ ввести разныя измѣненія, которыя нынѣ уже и вводятся, предварительно примѣненія этой системы къ морскимъ орудіямъ 7-ми, 8-ми и 9-ти дюймовымъ, имѣющимъ вѣсъ $6^1/_2$, 8 и 12 тонновъ. Новая пушка, изготовленная согласно измѣненіямъ коммисіи во французской нарѣзкѣ, будетъ называться «вуличскою» пушкою. Таково положеніе дѣлъ въ этомъ отношеніи, положеніе, которое говоритъ такъ много само за себя, что всякое поясненіе съ нашей стороны было бы совершенно излишне.

2) 23 мая были произведены довольно важные опыты, артиллерійскою избранною коммисіею, стрѣльбою въ гранитную кладку съ желѣзными амбразурами, сдѣланную недавно инженерами въ Шебурнессѣ, для опредѣленія сопротивленія, какое могутъ этого рода постройки представлять новѣйшей артиллеріи. Сдѣлано было три выстрѣла изъ 9,22 дюйм., 12 тонной пушки. Первый выстрѣлъ зарядомъ $30^1/_4$ фунтовъ и снарядомъ 225 фунт.; второй—зарядомъ 39 фунт. и снарядомъ 225 фунтовъ; третій—зарядомъ $30^1/_4$ фунтовъ и стальнымъ снарядомъ въ 195 Ф. Гранитъ и кирпичная кладка были пробиваемы насквозь; говорятъ, что вслѣдствіи этого результата, работы близъ Ширнеса пріостановлены, въ томъ предположеніи, что никакая каменная работа не можетъ устоять противъ новѣйшихъ орудій. (Times.)

3) *Пушки Армстронга.* Рапорты съ судовъ *Euryalus*, *Tartar*, *Conqueror*, *Barossa*, *Leopard*, *Argus* и *Perseus*, о дѣйствіи армстронговыхъ пушекъ во время недавнихъ операцій въ заливахъ Симоносаки, были напечатаны въ парламентскомъ отчетѣ. Адмиралъ Куперъ, препровождая ихъ въ адмиралтейство, замѣчаетъ:

www.starieknigi.info

«послѣдній опытъ мой надъ дѣйствіемъ этихъ орудій, послужилъ къ утвержденію меня въ томъ мнѣніи, что орудія, заряжающіяся съ казенной части, какъ теперь онѣ устроены, и особенно въ 110 фунтовыхъ, слишкомъ легко приходятъ въ растройство и потому не могутъ быть вполнѣ дѣйствительными морскими орудіями.»

4) *Пушка Парсона* (*). Парижскій корреспондентъ газета Times сообщаетъ, что испытанная недавно въ Гаврѣ пушка Парсона оказалась чрезвычайно сильною и прочною. Испытаніе было сдѣлано по приказанію императора, который самъ разсматривалъ систему г-на Парсона и повидимому убѣдился въ ея достоинствахъ. Пушка эта была первоначально обыкновенная гладкоствольная чугунная 30 фунтовая и обращена въ нарѣзную 100 фунтовую чрезъ вставленіе въ каналъ ея трубки изъ однороднаго металла. Вѣсъ пушки, по измѣненіи ея, немного болѣе 3 тонновъ, и около четверти этого вѣса приходится на однородный металлъ. Она выдержала болѣе 1000 выстрѣловъ безъ поврежденія, изъ которыхъ 500 были сдѣланы зарядомъ въ $16^1/_2$ Ф. пороха и снарядомъ 100 фунтовъ. Утверждаютъ, что не только лучшаго, но и равнаго результата не было получено ни отъ одной изъ существующихъ пушекъ, даже отъ стальныхъ и кованнаго желѣза; а это вполнѣ доказываетъ притомъ, что изготовленіе ихъ по столь дорогой системѣ совсѣмъ не нужно.

5) *Опыты надъ стальными снарядами.* Недавно произведены были въ Англіи опыты для опредѣленія достоинства стальныхъ снарядовъ. Результатъ получился слѣдующій: снаряды были выстрѣливаемы въ $5^1/_2$ дюймовыя плиты прокатнаго желѣза, доставленныя компаніею милльвальскаго желѣзнаго завода, и поставленныя вертикально, безъ подкладки, въ деревянной рамѣ. Наибольшее углубленіе получилось отъ снаряда Сэндерсона, братьевъ и К°—3,275 дюйма. Снарядъ имѣлъ 8 дюйм. въ діаметрѣ. (Scient Amer.)

6) *Пушка Мэкэя* (*). 12 фунтовая съ зазоромъ пушка г. Мэкэя, о стрѣльбѣ изъ которой было неоднократно упоминаемо и которая выдержала уже около 700 выстрѣловъ, отправлена въ Шебуринессъ для испытанія правительствомъ. Нѣтъ сомнѣнія, что система г. Мэкэя получитъ теперь полное и надлежащее испытаніе.

7) Недавно сдѣлано распоряженіе англійскимъ адмиралтействомъ о собраніи со всѣхъ заграничныхъ станцій, судовъ и арсе-

(*) См. М. Сб., 1864 года № 12, ст. г. Мусселіуса, объ орудіяхъ Парсона и Паллизера.

(*) Мор. Сборн., 1864 г., № 7, загр. хр.

www.starieknigi.info

наловъ 110 фунтовыхъ снарядовъ, доставленныхъ для заряжающихся съ казенной части 110 фунтовыхъ орудій Армстронга. Они будутъ замѣнены снарядами въ 90 фунтовъ, по мѣрѣ изготовленія ихъ, въ счетъ заказанныхъ 100 000. Вмѣстѣ съ тѣмъ окончательно рѣшено, чтобы заряды на будущее время были только въ 10 фунтовъ; должно припомнить, что первоначальный зарядъ былъ въ 14 фунтовъ, а потомъ уменьшенъ до 12 Ф. (Un. Serv. Gaz.).

Пожарная тревога на англійскихъ военныхъ судахъ.

14 мая, главный командиръ портсмутскаго порта, адмиралъ Сеймуръ, въ сопровожденіи капитановъ и офицеровъ разныхъ судовъ, стоявшихъ въ портѣ, посѣтилъ броненосный фрегатъ *Valliant*, для освидѣтельствованія практическаго дѣйствія аппарата, поставленнаго на суднѣ для предупрежденія о пожарѣ на военномъ и другихъ судахъ. Г. Хэй, химикъ при адмиралтействѣ, объявилъ, что онъ осматривалъ аппаратъ и находитъ его весьма простымъ и полезнымъ. Онъ объяснилъ устройство инструментовъ, названныхъ водометрами и калориметрами, и свойство электромагнитовъ, посредствомъ которыхъ дѣлается тревога и указывается точное мѣсто въ суднѣ, гдѣ открылся пожаръ или течь. Сдѣланъ былъ рядъ опытовъ приложеніемъ тепла весьма низкой температуры ко многимъ калориметрамъ, поставленнымъ въ разныхъ мѣстахъ на суднѣ, а также приложеніемъ воды къ аппарату, и результатомъ было то, что въ каждомъ изъ этихъ случаевъ тревога была указываема немедленно. Адмиралъ и присутствовавшіе офицеры остались вполнѣ довольны результатами опытовъ. (Un. Serv. Gaz.)

Разныя извѣстія.

Дополнительные кили. Въ отдѣлѣ новѣйшихъ привилегій упоминается въ Scient. Amer. объ изобрѣтеніи Чарльза Слэтера, состоящемъ въ примѣненіи къ судамъ дополнительнаго киля, прикрѣпляемаго петлями къ обыкновенному, такъ что посредствомъ цѣпей или другаго удобнаго приспособленія, дополнительный киль можетъ быть поставленъ вертикально, если нужно увеличить остойчивость судна, или завороченъ къ сторонѣ главнаго киля, когда этотъ послѣдній будетъ признанъ достаточнымъ для остойчивости судна. Слэтеръ изобрѣлъ также нѣкоторыя улучшенія въ механизмѣ для вращенія башень, и для дѣйствія паровыхъ таранновъ, приспособленіемъ пробивать непріятельскія туда ударомъ или просверленіемъ дыръ. (Scient. Amer.)

www.starieknigi.info

— Въ Чатамѣ, на томъ же мѣстѣ, гдѣ строился фрегатъ *Lord Warden*, будетъ заложено новое судно *Blanche*, такъ называемаго класса *Alabam'*ы. Чертежи этого судна составлены уже г. Ридомъ. Размѣренія его будутъ слѣдующія: длина между перпендикулярами 187 Ф., длина по килю 158 Ф. 3 д., крайняя ширина 36 Ф., глубина интрюма 19 Ф. 4 д. Число тонновъ—1081$^{16}/_{94}$ т. Оно будетъ имѣть машину въ 300 лош. силъ и носить 4 орудія.

— Устройство балансирнаго руля г. Хандерсона, придѣлываемаго къ носу и кормѣ, какъ принято на рѣчныхъ пароходахъ Брампутера и Ганга, будетъ испытано на дняхъ въ Темзѣ. (Mech Mag.).

— Около 40 тонновъ (2500 пудовъ) ржавчины вынуто было недавно изъ трубъ Конвэйскаго и Британійскаго мостовъ. Быстрое разрушеніе этихъ построекъ заставляетъ опасаться за ихъ будущность, а также и другихъ подобныхъ построекъ. Правда, мостъ Британнія представляетъ огромную поверхность для окисленія: клѣтки его составляютъ семь миль (10$^{1}/_{2}$ верстъ) трубъ, скрѣпленныхъ поперекъ угловымъ желѣзомъ 21″×18″, и слѣдовательно, громадную и едва доступную поверхность для малярной кисти и ведра. Говорятъ, что желѣзо, приготовляемое въ свое время для постройки моста, долго оставалось на открытомъ воздухѣ и покрылось ржавчиною, а потомъ уже было окрашено. Окраска сверхъ ржавчины не предохраняетъ желѣзо отъ дальнѣйшаго разрушенія, и потому совѣтуютъ окрашивать его, послѣ совершенной очистки отъ ржавчины, не оставляя даже малѣйшихъ пятенъ. Вмѣсто краски, найдено также весьма полезнымъ, удолговѣчивающимъ средствомъ для желѣза, накаливъ его до красна, разумѣется послѣ тщательной очистки отъ всей ржавчины, обмокнуть въ горячее льняное масло или смолу. Такъ поступаютъ съ цѣпями и другими вещами. (Mech. Mag.)

— Говорятъ, что въ рудникахъ Траверселлы, въ Савоіи, магнитъ, вращающійся на колесѣ, употребляется для выбиранія желѣза изъ превращенной въ порошокъ руды, оставляя мѣдный колчеданъ.

— Фабриканты въ Троѣ, изъ смѣси различныхъ сортовъ желѣза, получили такое желѣзо, которое, какъ говорятъ они, выдерживаетъ растягательную силу до 100 000 фунтовъ на квадратный дюймъ сѣченія. Обыкновенное хорошее желѣзо выдерживаетъ около 60 000 фунт. (Mech. Mag.)

www.starieknigi.info

КРИТИКА И БИБЛІОГРАФІЯ

НѢМЕЦКАЯ МОРСКАЯ ЖУРНАЛИСТИКА.

I.

«Hansa»—морской журналъ, издаваемый съ 1864 года на нѣмецкомъ языкѣ въ Гамбургѣ, представителями морскаго училища г. Шуирманомъ и г. Тауловымъ; выходитъ два раза въ мѣсяцъ въ обыкновенномъ форматѣ въ одинъ листъ; цѣна подписки 3 руб. въ годъ. Адресъ редакціи «Hansa»: «Hahntropp № 6 in Hamburg».

Пробудившійся въ послѣднее время въ Германіи интересъ къ національному флоту заставлялъ предполагать, что это первое и единственное морское періодическое изданіе Германіи будетъ встрѣчено, при первомъ своемъ появленіи въ свѣтъ, всеобщимъ сочувствіемъ нѣмцевъ; однако, судя по числу подписчиковъ и по тому, что сама редакція высказываетъ по истеченіи года, въ первомъ нумерѣ журнала за 1865 годъ, видно, что новое морское изданіе ожидаемаго добровольнаго сочувствія вовсе не встрѣтило. Но основатели журнала все таки продолжаютъ разъ начатое ими дѣло, въ надеждѣ, что добросовѣстнымъ стремленіемъ къ предназначенной цѣли заслужатъ довѣріе къ журналу, которымъ онъ при началѣ такъ скудно встрѣченъ былъ публикою.

Теперь можно сказать, что стремленіе это увѣнчалось успѣхомъ. Сочувствіе публики къ изданію «Hansa» постепенно возрасло, а многостороннее и основательное содержаніе его статей достаточно доказываетъ, что приглашеніе редакціи,—обращенное къ достойнымъ спеціалистамъ,—поддержать ея изданіе, не было напрасно. Съ 1865 года при каждомъ второмъ нумерѣ газеты «Hansa» приложено осо-

www.starieknigi.info

бое прибавленіе подъ заглавіемъ: «Извѣстія для мореплавателей»; въ немъ помѣщаются всѣ случившіяся въ теченіи мѣсяца перемѣны или новости въ маякахъ, морскихъ знакахъ, въ открытіи отмелей и проч. и тѣмъ дается возможность морякамъ заносить въ путевой атласъ своевременно и въ надлежащей исправности всѣ случающіяся перемѣны. При составленіи этихъ прибавленій сохраненъ порядокъ материковъ по различію странъ и по всѣмъ морямъ, а въ концѣ каждаго года они будутъ издаваться въ отдѣльно собранномъ изданіи. Чтобы распространить и сдѣлать общеполезными эти прибавленія (имѣющія сходство съ лоцманскими замѣтками, печатающимися при М. Сб.) и для тѣхъ, которые не абонированы на изданіе «Hansa», ихъ можно выписывать и отдѣльно по 2 руб. за всю навигацію.

Всѣ измѣненія огней и предостереженія моряковъ въ Финскомъ заливѣ, на кронштадтскомъ, ревельскомъ и свеаборгскомъ рейдахъ, равно какъ и въ Бѣломъ, Черномъ и Азовскомъ моряхъ, редакція газеты «Hansa» заимствуетъ изъ циркуляровъ нашего гидрографическаго департамента помѣщаемыхъ въ «Морскомъ Сборникѣ» и въ «Кронштадтскомъ Вѣстникѣ».

Изъ указателя содержанія журнала «Hansa» за 1864 годъ, видно, что въ этомъ журналѣ помѣщено 216 статей морскаго содержанія и даны 69 различныхъ указаній и предостереженій морякамъ. Въ числѣ этихъ статей занимаютъ должное мѣсто всѣ случаи сраженій послѣдней датской войны, въ которыхъ принимали участіе суда прусскія, австрійскія и датскія; въ то же время журналъ помѣщалъ и описанія морскихъ поединковъ американскихъ судовъ между собою и съ береговыми укрѣпленіями въ особенности; онъ слѣдилъ одинаково за морскими интересами всѣхъ націй на всѣхъ моряхъ, въ Японіи, Индіи и Америкѣ. Вообще замѣчается многостороннее разнообразіе въ выборѣ статей, изъ коихъ большая часть научнаго содержанія, относящагося къ новѣйшимъ воросамъ морскаго дѣла; между ними можно указать на нѣкоторыя статьи о хронометрахъ, компасахъ и о девіаціи компасовъ, о подводныхъ судахъ, брандерѣ Бауера, выводы изъ метеорологическихъ примѣненій къ плаванію вокругъ свѣта, о мѣдно-желѣзныхъ судахъ, выводъ заключенія о практичности панцырныхъ судовъ различныхъ системъ постройки, при новѣйшемъ усовершенствованіи артиллеріи и проч. Кромѣ того, въ журналѣ помѣщено описаніе морскаго училища въ Гамбургѣ, статьи о морскомъ образованіи въ Пруссіи и въ приморскихъ стра-

www.starieknigi.info

нахъ Германіи; въ нихъ высказывается то живое участіе, которое принимаетъ журналъ «Hansa» въ современныхъ и столь важныхъ вопросахъ для создающагося нѣмецкаго флота. Въ числѣ свѣдѣній, какія долженъ имѣть каждый морской офицеръ, указано между прочимъ на необходимость спеціальнаго знакомства съ разными древесными породами, употребляемыми при судостроеніи, потому что при новыхъ постройкахъ судовъ, равно какъ и при необходимыхъ ремонтахъ, случающихся весьма часто далеко отъ доковъ или адмиралтействъ, командирамъ судовъ поручается главный надзоръ за производствомъ работъ, и тутъ необходимо важнѣе всего знать качества лѣса.

Изъ статьи «прусскій коммерческій флотъ въ началѣ 1865 года» (Hansa, № 34), составленной по свѣдѣніямъ, полученнымъ изъ морскаго страховаго общества въ Штеттинѣ, между прочимъ видно, что прусскихъ судовъ въ концѣ 1864 года всего считалось до 1443, въ 187 308 ластовъ (въ 1000 фунт.), (1441—187 006 ластовъ въ предъидущемъ году); слѣдовательно, увеличеніе состояло всего изъ 2 судовъ въ 302 ласта; причину столь малаго приращенія по видимому слѣдуетъ искать въ помѣхахъ торговлѣ прошедшаго года. По роду постройки суда эти можно подраздѣлить на слѣдующія:

	въ 1863 г.		въ 1864 г.
Морскія суда болѣе 40 ластовъ.	72	купеческихъ корабля	46
	359	барковъ	353
	24	трехмачтовыхъ шкуны	17
	329	бриговъ	326
	17	галеасовъ	20
	173	шкуны	173
	2	малыхъ шкуны	2
	22	винтовыхъ парохода	22
	4	колесныхъ морскихъ парохода	4
	67	колесныхъ рѣчныхъ пароход.	66
	20	винтовыхъ рѣчныхъ пароход.	12

Въ Данцигѣ, противъ прошлаго года число судовъ уменьшилось на . . . . . 9 судовъ
Въ Штральзундѣ . . . . . 1 судно
— Штеттинѣ увеличилось на . . . . . 1 —
— Бартѣ . . . . . 2 —
— Мемелѣ . . . . . 9 —

www.starieknigi.info

Относящіяся сюда увеличеніе и уменьшенія всего прусскаго судохозяйства можно разложить слѣдующимъ порядкомъ:

	въ 1863 г.	въ 1864 г.
Новыхъ построекъ	— 76	— 93.
Куплено вновь	— 43	— 74.
	Прибыло: 119 судовъ.	Приб. 167 судовъ
	въ 1863 г.	въ 1864 г.
Морскія потери	— 73	— 76
Продано	— 44	— 70
	Убыло: 117 судовъ.	Убыло: 146 судовъ

Нынѣ вновь строятся 75 купеческихъ кораблей, изъ коихъ 71, въ 14935 ластовъ. на прусскій, а 4 на иностранный счетъ, противъ 80 судовъ въ прошломъ году въ 14630 ластовъ. Число ластовъ вновь выстроенныхъ судовъ съ 1863 года увеличилось отъ 181 до 210.

Число судовъ, плавающихъ подъ прусскимъ флагомъ въ Китаѣ и Японіи, противъ прошлаго года увеличилось на 2; напротивъ, число ластовъ отъ 2760 уменьшилось на 2495.

Число аварій подраздѣляется слѣдующимъ порядкомъ: полная потеря въ 1864 г. состоитъ въ 8785 ластовъ, противъ 79 въ 10 294 ластовъ прошлаго года, или 4,8 процентовъ противъ 5,4 въ 1863 году. Число прочихъ болѣе или менѣе важныхъ несчастій выражается такъ: 191 судно въ 30898 ластовъ противъ 285 въ 48410 ластовъ въ прошедшемъ году, или 13,2 процентовъ противъ 25 въ 1863 году.

Столкновенія случились: 7 болѣе важныхъ и 14 менѣе важныхъ, но безъ совершенной потери судна, противъ 4 полныхъ потерь, 3 болѣе важныхъ и 31 менѣе важныхъ столкновеніи въ 1863 году. Въ числѣ полныхъ потерь 1864 года 8 судовъ пропали безъ вѣсти, 14 потонуло, 1 прорѣзано льдомъ, 46 сѣло на мель, противъ 10 пропавшихъ безъ вѣсти, 9 потонувшихъ и 46 сѣвшихъ на мель въ прошломъ году. Мѣсто и время крушенія безъ вѣсти пропавшихъ судовъ опредѣлить нельзя.

Прочія несчастія подраздѣляются слѣдующимъ порядкомъ:

	1864 г.	1863 г.	1862 г.
Въ Балтійскомъ морѣ	75	83	160
— Сѣверномъ морѣ и Категатѣ .	109	190	169
— Атлантическомъ океанѣ и въ Англійскомъ каналѣ	52	71	50
Въ Черномъ морѣ	10	3	16
— Индѣйскомъ и Тихомъ океанѣ .	6	5	2

www.starieknigi.info

По временамъ года: въ 1864 году приходится на ноябрь мѣсяцъ 53, на сентябрь 45, на октябрь, декабрь, августъ и январь: 39, 35, 28 и 20 несчастій; мѣсяцы эти считаются самыми опасными, а іюль и май (съ двумя только несчастіями)—самыми благопріятными мѣсяцами. Въ 1863 году декабрь и октябрь съ 73 и 60, а въ 1862 году тѣ же мѣсяцы съ 51 и 76 несчастіями считались болѣе опасными, между тѣмъ какъ въ іюлѣ 1863 года и въ августѣ 1862 г., насчитывается самое малое число несчастій, съ 9 и 11 случаями.

Уменьшеніе почти на 100 несчастныхъ случаевъ противъ прошлаго года, кажется, исключительно слѣдуетъ приписать блокадѣ, затруднившей плаваніе съ февраля по августъ мѣсяцъ; въ прочемъ же 1864 годъ для прусскаго судоходства должно считать весьма несчастнымъ, потому что не смотря на задержки въ навигаціи во время пятимѣсячной блокады, число крушеній было тоже, какъ въ прошломъ году.

Число пропавшихъ судовъ почти тоже, а число потонувшихъ судовъ противъ прошлаго года возвысилось до пяти, т. е. какъ 14 къ 9 или на 45 процентовъ.

Послѣднее обстоятельство бросаетъ невыгодную тѣнь на морскія качества и на скрѣпленіе прусскихъ судовъ, изъ коихъ вообще только 190 съ металлическими скрѣпленіями, 86 желѣзныхъ (одни пароходы), а остальные имѣютъ только желѣзное скрѣпленіе.

II.

«Archiv für Seewesen»

Сообщенія изъ навигаціи, кораблестроенія и механики, изъ артиллеріи, морскихъ сооруженій и проч.

Подъ этимъ заглавіемъ въ Тріестѣ, съ начала 1865 года, издается морской журналъ, въ 8 долю листа, г. Циглеромъ.

Стремленіе этого ежемѣсячнаго изданія, появившагося въ свѣтъ въ началѣ сего года, почти то же, что и газеты «Hansa», однакоже съ исключительнымъ предназначеніемъ для австрійскаго военнаго флота.

Подлежащая нашему разсмотрѣнію первая тетрадь заключаетъ въ себѣ рядъ интересныхъ, частію научныхъ, частію практическихъ статей.

Изъ нихъ мы укажемъ на слѣдующія:

www.starieknigi.info

«Объ абсолютной крѣпости и другихъ качествахъ кованнаго желѣза и стали по изслѣдованіямъ W. D. Kirkaldy».

«Объ утратѣ силы каменнаго угля черезъ вывѣтриваніе».

«Подводныя суда и суда торпедо». Послѣдняя статья заимствована Кронштадтскаго Вѣстника за декабрь 1864 года.

У. Шт.

ВЫШЕЛЪ ПЯТЫЙ ВЫПУСКЪ

МЕДИЦИНСКИХЪ ПРИБАВЛЕНІЙ

КЪ МОРСКОМУ СБОРНИКУ,

Издаваемыхъ морскимъ медицинскимъ управленіемъ. Большой томъ, въ восьмушку, 638 страницъ.

Содержаніе его слѣдующее:

Обзоръ дѣятельности с.-петербургскаго общества морскихъ врачей за пятый (1862—1863) годъ, г. *Купинскаго*.—Обзоръ дѣятельности с.-петербургскаго общества морскихъ врачей, за шестой (1863—1864) годъ. *Его же*.—Замѣтки объ устройствѣ военно-медицинской части въ сѣверо-американскихъ штатахъ (т. е. федеральныхъ) и описаніе медицинскаго музея въ Вашингтонѣ г. *Гольста*.—О судовой гигіенѣ г. *Дютруло*.—Корабельный медицинскій журналъ, веденный на 60 пушечномъ винтовомъ фрегатѣ «Свѣтлана», г. *Мерцалова*.—Медицинскій журналъ о плаваніи военнаго транспорта «Гилякъ» въ 1861, 1862 и 1863 г. г. *Дмитріева*.—Медицинскій отчетъ о плаваніи винтоваго фрегата «Дмитрій Донской», г. *Зброжека*.—Медицинскій журналъ, веденный во время плаванія шкуны «Сахалинъ» отъ Гамбурга до Николаевска, г. *Розова*.—Медицинскій журналъ за время плаванія фрегата »Генералъ-Адмиралъ» съ 15 іюня 1860 г. по 17 сентября 1863 года, г. *Новика*.—Медицинскій журналъ винтовой шкуны «Туапсе», веденный съ 21 іюля 1860 года по 26 іюля 1861 года, г. *Попова*.—Медицинскій журналъ, веденный на винтовой шкунѣ «Псезуапе» съ 18 іюля 1861 года по 28 октября 1862 года, г. *Южницкаго*.—Медицинскіе и топографическіе очерки береговъ Сиріи и Египта.—Описанія дизен-

www.starieknigi.info

теріи и другихъ болѣзней на эскадрахъ, стоявшихъ передъ Бейрутомъ въ 1860 году. — О городѣ Бейрутѣ и господствующихъ въ немъ болѣзняхъ.—О болѣзняхъ въ Александріи.—О брусскихъ минеральныхъ водахъ г. *Казакевича*.—Медицинскій журналъ судовъ аральской флотиліи за кампанію 1862 года, г. *Васильева*.—Отчетъ о занятіяхъ въ харьковскомъ университетѣ въ теченіи послѣдняго полугодія 1863 года, г. *Незабитовскаго*.—Медико-топографическіе очерки.—I. Объ Аландѣ.—II. Объ аландскихъ шхерахъ.—III. О городѣ Либавѣ и его бухтѣ.—IV. О Гаграхъ.—V. О сухумской лихорадкѣ. — VI. О Новороссійской бухтѣ. — Замѣтки изъ судовой практики и гигіены. — I. Объ устройствѣ и гигіеническомъ содержаніи судна.—II. О лазаретѣ на фрегатѣ «Свѣтлана».—III. О судовыхъ лазаретахъ и аптекахъ.—IV. Объ устройствѣ судовыхъ аптекъ.—V. О судовыхъ лазаретахъ.—VI. О предохраненіи отъ вередовъ.—VII. О предохраненіи отъ вередовъ.—VIII. О предохраненіи отъ венерическаго зараженія.—IX. О воспаленіи глазъ на судахъ.—X. О предохраненіи отъ воспаленія глазъ на судахъ.—XI. О нагрузкѣ угля.—XII. О цынгѣ на судахъ.—XIII. Объ опредѣленіи людей въ кочегары и къ другимъ обязанностямъ.—XIV. О консервахъ.—XV. О соленой свининѣ.—XVI. Объ употребленіи чая на судахъ.—Замѣтки по провіантской части, г. *Раковича*.—О цынгѣ и ея леченіи, г. *Ивена*.—Опытъ микроскопическаго изслѣдованія морской солонины, г. *Казакевича*.—Случай раны головы, *Пухлянко*.—Два случая преждевременныхъ родовъ вслѣдствіе аномаліи оболочекъ яйца и послѣда. Д-ра *Шредера*.—Отчетъ о больныхъ женахъ и дѣтяхъ нижнихъ чиновъ гвардейскаго экипажа за 1863 годъ, г. *Смольскаго*.—Медицинскій отчетъ кадра постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ с.-петербургскаго порта, г. *Каменецкаго*.—Объ изданіи во Франціи журнала морской медицины.—Некрологъ.

Насъ въ особенности заинтересовалъ въ этомъ Сборникѣ трудовъ и наблюденій нашихъ морскихъ врачей,—Корабельный Медицинскій журналъ г. *Мерцалова*, извѣстнаго нашимъ читателямъ своими полезными для моряковъ статьями, напечатанными въ М. Сб. При первомъ удобномъ случаѣ мы надѣемся снова возвратиться къ сочиненію г. Мерцалова и другимъ статьямъ этого выпуска Медицинскихъ прибавленій, на сколько они доступны для людей непосвященныхъ въ медицину.

www.starieknigi.info

НОВЫЯ КНИГИ:

О ДЕВІАЦІИ КОМПАСОВЪ И О ДИГОГРАМАХЪ

СЪ ПРИЛОЖЕНІЕМЪ СТАТЬИ

О МАГНИТНОМЪ СОСТОЯНІИ ЖЕЛѢЗНАГО БРОНЕНОСЦА

«ПЕРВЕНЕЦЪ».

И. Бѣлавенеца.

Посвящено августѣйшему Имени Государя Великаго Князя Алексія Александровича.

Книга въ 8 д. листа, съ 288 страницами текста, 7 листами чертежей и съ трехцвѣтною картою линій равныхъ магнитныхъ склоненій, наклоненій и горизонтальныхъ силъ.

Продается: *въ С.-Петербургѣ*: у Базунова, Вольфа, Сеньковскаго, въ Мор. Учен. Комитетѣ и въ ред. Мор. Сборника. *Въ Кронштадтѣ*: при ред. Кронш. Вѣстника, въ библіотекѣ, въ гидрограф. части и въ канцеляріи компасной обсерваторіи.

Цѣна 2 рубли.

Опредѣленіе времени посредствомъ переноснаго пассажнаго инструмента въ вертикалѣ полярной звѣзды. *В. Деллена.* Перев. съ нѣмецкаго П. Смыслова и В. Фуса. С.-Пб. 1864.

Опыты для сравнительной оцѣнки различныхъ способовъ телеграфической передачи времени, при опредѣленіи разности долготъ Пулковской и Московской обсерваторій. *П. Смыслова.* С.-Пб. 1865.

Англійскія.

Handbook of the steam-engine, etc., consisting a key to the «Catechism of the steam-engine», by *John Bourne*. London, 1865. (Longmans). (*).

(*) John Bourne извѣстенъ своими трудами: 1) Treatise on the Steam-engine— весьма пространнымъ и ученымъ трактатомъ, 2) Catechism of the Steam-engine,— напкратчайшимъ руководствомъ для механиковъ. Настоящій его трудъ составляетъ среднее между вышеупомянутыми сочиненіями.

www.starieknigi.info

Iron, its history, properties and processes of manufacture, by *W. Fairbairn*. Edinbourgh, 1865. (A. и C. Black.)

The elements of mechanism, designed for students of applied mechanics, by *T. M. Goodeve*. London. 1865. (Longmans).

The office and cabin companion for engineers and officiers of steam vessels, consisting of observations, rules, and tables, to facilitate such calculations as naval officers and engineers are called upon to make. By J. Simon Holland. (2 Изданіе).

The engineer's handy-book, containing a series of useful calculations for engineers, toolmakers, millwrights, draughtsmen, etc. London. 1865.

Holley's ordnance and armor (*) (одинъ томъ, съ 493 гравюр.). Нью-Іоркъ 1865.

Французскія.

Les navires blindés de la Russie. Traduit de russe par. M. de la Planche. Paris. 1865. (съ 6 чертежами двухбашенной лодки «Смерчь»). Заимствовано изъ отчета кораблестр. департ. за 1863 годъ.

Manuel du gréement et de la manoeuvre des bâtiments à voiles et à vapeur, comprenant les matières exigées pour l'obtention du brevet de capitaine au long cours et de marine au cabotage. Par *E. Bréart*, capitaine de frégate (3 издан.), augmentée de la bibliographie du marin. Paris. 1865.

Cours d'astronomie. Ouvrage destiné aux officiers de la marine impériale, aux élèves de l'école polytéchnique, etc. et aux licenciés ès-sciences. Par *Edm. Dubois* (2 издан.). Paris. 1865.

— Annuai oMatieu (de la Drome), Indicateur du temps, redigé par les sommités scientifiques, orné de vignettes etc. Paris, 1865.

— Tactique Supplémentaire a l'usage d'une flotte cuirassée, par le vice-amiral comte Bouet-Willaumez. 1865. Toulon.

— Thares de la Méditerranée de la mer Noire et de la mer d'Azof, corrigés en mars 1865, Le Gras. Paris.

(*) Весьма полный трактатъ объ артиллеріи, со всѣми новѣйшими улучшеніями, введенными въ это искусство. Французы и англичане отозвались о немъ совершенно противоположно; на сколько первые хвалятъ, на столько послѣдніе порицаютъ это сочиненіе.

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

(Морской Сборникъ № 7, іюль 1865 г.)

Финскій заливъ.

Россія. **Баканъ, вмѣсто вѣхи на большомъ невскомъ фарватерѣ, въ устьѣ рѣки Невы.**—(№ 136).—Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что для облегченія плаванія при выходѣ изъ рѣки большой Невы на большой невскій фарватеръ, вмѣсто синей вѣхи, ставившейся у юговосточной оконечности Синефлагской мели, при устьѣ рѣки Невы, въ настоящее время, поставленъ, на томъ же мѣстѣ, баканъ, окрашенный черными и бѣлыми вертикальными полосами, шириною каждая до 3-хъ дюймовъ, и имѣющій на вершинѣ синій флагштокъ съ синимъ флагомъ. Баканъ этотъ поставленъ только временно, до изготовленія новаго бакана бо́льшихъ размѣровъ, о чемъ будетъ въ свое время объявлено циркуляромъ. (Цир. гидр. д-та, 1865 г. № 32).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: Финскаго залива, отъ Петербурга до Сескаря, № 1456; невской губы, № 1559; устья рѣки Невы, № 1128; и отмели рѣки Невы.

Туманный сигналъ на землечерпательныхъ машинахъ, на большомъ невскомъ фарватерѣ.—(№ 137).—Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ извѣстію своему, помѣщенному въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1865 г. № 135, за іюнь мѣсяцъ, для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что при производствѣ работъ землечерпательными машинами, или стоянкѣ этихъ машинъ на большомъ невскомъ фарва-

www.starieknigi.info

терѣ, во время тумана, для предупрежденія плавающихъ судовъ, упомянутыя машины будутъ подавать чрезъ каждыя 30 секундъ сигналы паровыми свистками, звукъ которыхъ будетъ продолжаться 15 секундъ. (Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 34).

Измѣненіе въ огражденіи большаго невскаго фарватера и предостереженіе при плаваніи имъ, во время работъ, по углубленію его землечерпательными машинами.—(№ 138). — Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ извѣстіямъ своимъ, помѣщеннымъ въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1865 г. №№ 135 и 137, въ іюньской и юльской книжкахъ Морскаго Сборника, для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что съ приступленіемъ къ работамъ по углубленію большаго невскаго фарватера землечерпательными машинами, найдено необходимымъ провести фарватеръ для прохода судовъ немного южнѣе обыкновеннаго фарватара, вслѣдствіе чего всѣ вѣхи и баканы передвинуты южнѣе отъ своихъ прежнихъ мѣстъ.

Но какъ нѣкоторыя изъ судовъ, несмотря на то, что недолжны переходить бара между вѣхами и бакенами безъ лоцмана и что онѣ сидятъ въ водѣ болѣе чѣмъ глубина на барѣ, высота которой показывается на доскахъ, выставляемыхъ на плавучемъ маякѣ и на невской брантвахтѣ,—идутъ на фарватерръ безъ лоцмана, чрезъ что становятся на мель и тѣмъ загражданотъ фарватеръ для прохода другимъ судамъ, то въ предупрежденіе мореплавателямъ объявляется, что если, вопреки сдѣланнымъ предупрежденіямъ, они не возмутъ лоцмана и станутъ на фарватерѣ на мель, то на основаніи Высочайше утвержденнаго положенія адмиралтействъ-совѣта, объявленнаго при циркулярномъ предписаніи инспекторскаго департамента морскаго министерства отъ 11 октября 1857 г. № 189, подвергнутся штрафу по 25 р. сер. съ каждаго судна, безъ различія націй и размѣровъ судовъ.

Кромѣ этого, для избѣжанія стѣсненія плаванія большимъ невскимъ фарватеромъ, во время производства работъ землечерпательными машинами, лоцмана должны направлять мелкосидящія грузовыя суда на галерный фарватеръ и всѣ буксирные пароходы, при проходѣ въ вѣхахъ, должны имѣть на буксирѣ не болѣе двухъ судовъ. (Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 41).

Затонувшее судно на восточномъ кронштадтскомъ рейдѣ.—(№ 139). —Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что на восточномъ кронштадтскомъ рейдѣ затонула полулодка

www.starieknigi.info

съ мелкимъ камнемъ, отъ южнаго военнаго угла на NO 46° 45′ по истинному компасу, въ 1 верстѣ 430 сажень, на глубинѣ $9\frac{1}{4}$ футъ; глубина надъ полулодкою отъ 8 до 1 фута; положеніе ея отъ NW и SO 18° по истинному компасу. Для означенія этого затонувшаго судна, поставлены два шеста съ голиками: по южную сторону красный голикъ разструбомъ внизъ, а по сѣверную бѣлый голикъ разструбомъ вверхъ. Длина судна 8 сажень, а разстояніе между голиками 10 сажень.

Сигналъ для показанія времени въ Кронштадтѣ для повѣрки хронометровъ.—(№ 140).—Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что для показанія средняго гриничскаго времени судамъ, желающимъ опредѣлить или повѣрить состояніе и ходъ хронометровъ на кронштадтскомъ рейдѣ, въ продолженіе навигаціи, ежедневно, кромѣ воскресныхъ дней, съ мачты морскаго телеграфа падаетъ шаръ въ слѣдующіе три момента средняго гриничскаго времени:

1) за минуту до полдня, т. е. въ	11^h	59^m	$0^s,0$			
2) Въ полдень . . . . . —	0	0	0,0	}	средняго гриничскаго времени (*).	
3) За минуту послѣ полдня . . —	0	1	0,0			

Для предваренія вниманія наблюдателей, за 5 минутъ до перваго момента шаръ поднимается до половины флагштока, а за полминуты до каждаго изъ трехъ моментовъ поднимается до мѣста.

Сверхъ сего, въ продолженіе всего года моментъ средняго кронштадтскаго полдня показывается ежедневно паденіемъ шара, поднимаемаго до мѣста за 5 минутъ до полдня.

Кронштадтъ: широта 59° 59′ 23″,9 N
долгота 1^h 59^m 3^s,3 O отъ Гринича.

(Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 35).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: певской губы, № 1559 и кронштадтской губы, № 1199.

Баканъ съ колоколомъ у новой мели, на ревельскомъ рейдѣ.—(№ 141).—Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ извѣстію

(*) Эти моменты бываютъ въ исходѣ 2 часа мѣстнаго кронштадтскаго времени.

www.starieknigi.info

своему, помѣщенному въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1865 г. № 92, въ майской книжкѣ Морскаго Сборника, для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что означенный въ томъ циркулярѣ баканъ съ колоколомъ системы Герберта, 31 мая сего года поставленъ, для опыта, у новой мели, на ревельскомъ рейдѣ, на глубинѣ $8^1/_2$ сажень, грунтъ крупный песокъ, согласно даннымъ, означеннымъ въ упомянутомъ циркулярѣ. (Цирк. гидр. д-та, 1865 г. № 38).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: генеральной Балтійскаго моря, № 1451; Финскаго залива, № 1557; западной части Финскаго залива, № 1476; отъ Гогланда до Суропа, № 1439; входовъ на ревельскій рейдъ № 1371.

Окраска башни Вормскаго маяка, при входѣ въ Моонзундъ.—(№ 142).—Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ извѣстію своему, помѣщенному въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1864 г. № 268 въ ноябрской книжкѣ Морскаго Сборника, для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что башня Вормскаго маяка, при входѣ въ Моонзундъ, нынѣ окрашена бѣлою, а крыша зеленою краскою. (Цирк. гидр. д-та, 1865 г. № 36).

Рижскій заливъ.

Россія. **Маяки: Вердерскій, при входѣ въ Моонзундъ и Кюнскій, близъ города Пернова.**—(№ 143).—Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ извѣстію своему, помѣщенному въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1864 г. № 271, въ ноябрьской книжкѣ Морскаго Сборника, для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что въ Рижскомъ заливѣ открыто освѣщеніе двухъ маяковъ: *Вердерскаго* и *Кюнскаго*.

1) *Вердерскій* маякъ находится на западномъ мысѣ острова того же имени, при входѣ въ Моонзундъ. Огонь маяка *постоянный, бѣлаго и краснаго* цвѣта, возвышается надъ уровнемъ моря на 94, а отъ основанія на 83 фута англійскихъ и имѣетъ математическій горизонтъ 11,2 итал. мили. *Бѣлый* огонь освѣщаетъ часть горизонта отъ SO 16° черезъ S до SW 18° и указываетъ безопасный проходъ между мелями, выдавшимися отъ острова Моона и лифляндскаго бе-

www.starieknigi.info

рега, а *красный* огонь, освѣщая отъ SW 18°, черезъ W до NW 42°, опредѣляетъ границу входа въ Моонзундъ съ западной его стороны и освѣщаетъ, кромѣ мелей острова Моона, и южную половину Моонзунда, для избранія якорнаго мѣста, такъ какъ дальнѣйшее плаваніе по этому проливу въ ночное время невозможно.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій третьяго разряда.

Башня маяка чугунная, темно-коричневаго цвѣта, а крыша зеленаго цвѣта.

Географическое положеніе маяка въ широтѣ 58° 33′ 58″ N, долготѣ 23° 31′ 20″ O отъ Гринича.

Кюнскій маякъ находится на южной оконечности острова того же имени, въ Рижскомъ заливѣ, передъ входомъ въ перновскую губу. Огонь его *вертящійся, бѣлаго* цвѣта, показывающій проблески черезъ каждую *полуминуту*. Онъ находится на возвышеніи надъ уровнемъ моря на 92,5, а отъ основанія на 83 англ. фута, и, имѣя математическій горизонтъ на 11 итальянскихъ миль, видѣнъ вокругъ горизонта и служитъ судамъ для входа въ перновскую губу, а также изъ Рижскаго залива въ Моонзундъ.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, третьяго разряда.

Башня чугунная, окрашена красною, а крыша зеленою краскою.

Географическое положеніе маяка въ широтѣ 58° 5′ 50″ N, долготѣ 23° 59′ 34″ O отъ Гринича.

Маякъ Кюно устроенъ на SO 42° въ разстояніи 9 сажень отъ стараго знака Кюно, который теперь уничтоженъ.

Всѣ направленія показаны истинныя. (Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 39).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: Балтійскаго моря, № 1451; восточной части Балтійскаго моря, № 1306; Финскаго залива, № 1557; Рижскаго залива съ Моонзундомъ, № 1595; Балтійскаго моря отъ Дагерорта до Готланда, № 201; Моонзунда, № 1520; Рижскаго залива, № 1571.

Глубина на барѣ рѣки западной Двины.—(№ 144).—Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что, по окончаніи работъ по углубленію рѣки западной Двины и по спадѣ весеннихъ водъ, ординарная глубина фарватера на барѣ, при входѣ въ рѣку Двину, оказалась 15 футовъ, а на фарватерѣ рѣки отъ устья

www.starieknigi.info

до города Риги 14½ футовъ; направленіе же фарватера на барѣ то же, что и въ прошедшемъ году, т. е. отъ SO къ NW магнитнымъ. (Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 37).

Примѣчаніе. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: рижскаго рейда и рѣки западной Двины, № 1548 и планъ устья рѣки западной Двины.

Англійскій каналъ.

Южный берегъ Англіи. **Маякъ Дэнженесъ** (Dungeness).—(№ 145).—Корпорація Тринити-хауза въ Лондонѣ объявила, что для болѣе легкаго отличія Дэнженесскаго маяка при всякомъ состояніи атмосферы, башня его будетъ, въ непродолжительномъ времени, окрашена попеременно *красными* и *бѣлыми горизонтальными* полосами.

Перемѣна буя у банки Шингльсъ (Shingles), **на фарватерѣ Нидльсъ** (Needles) **близъ Портсмута.**—(№ 146).—Англійское адмиралтейство объявило, что буй, ставившійся на юго-западной оконечности банки Шингльсъ, при входѣ на фарватеръ Нидльсъ, замѣненъ большимъ *краснымъ* коническимъ буемъ, обращеннымъ конусомъ къ верху. (Notice to Mariners, Admiralty London, 1865 г. *№ 29*).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: England, South Coast, Owers to Christchurch, № 2045; Sheet 14, Portland to Portsmouth, № 2450; и Needles, *№* 2219.

Ирландское море или каналъ Св. Георгія.

Сѣверозападный берегъ Валиса. **Измѣненіе въ маякѣ Скеррисъ.**—(№ 147).—Корпорація Тринити-хауза въ Лондонѣ объявила, что съ 20 іюля (1 августа н. с.) или около этого времени, настоящаго 1865 года огонь маяка Скеррисъ будетъ закрытъ по направленію скалъ Восточныя Платтерсъ (East Platters), или по направленіямъ между NNW и NWtN½W.

Въ то же время ширма, посредствомъ которой огонь маяка бросалъ красный свѣтъ въ направленіи скалы Коулъ (Coal rock), будетъ

www.starieknigi.info

снята и огонь будетъ оставленъ *бѣлымъ* по тому направленію. Между тѣмъ будетъ показываться добавочный *красный* огонь изъ окна на 50 футовъ ниже фонаря, и будетъ освѣщать скалы Этель (Ethel) и Коулъ (Coal), или по направленіямъ между WtN¼W и WSW¾W.

Всѣ направленія показаны магнитныя. Склоненіе компаса 24° 5′ W въ 1865 г. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865 г. № 29).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ картѣ англійскаго адмиралтейства: Holyhead Bay, № 1413.

Сѣверный Атлантическій океанъ.

Канарскіе острова. **Маякъ на мысѣ Дельгада** (Delgada), **на островѣ Алегранза** (Alegranza).—(№ 148).—Морской министръ въ Мадридѣ объявилъ, что съ 18 (30 н. с.) іюля настоящаго 1865 года начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на мысѣ Дельгада, на восточной сторонѣ острова Алегранза, одного изъ Канарскихъ острововъ.

Огонь маяка будетъ *вертящійся*, бѣлаго цвѣта, воспринимающій наибольшую свою яркость каждую *полуминуту*, и будетъ видѣнъ по дугѣ горизонта въ 270°, или по направленіямъ приблизительно отъ SSO¼O, вокругъ черезъ W и N, до NOtO¾O. Огонь будетъ находиться на возвышеніи 57 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря и въ ясную погоду долженъ открываться на разстояніи 13 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, четвертаго разряда.

Башня слегка коническая, 49 футовъ высотою, темно-сѣраго цвѣта съ зеленымъ фонаремъ, и стоитъ приблизительно въ 13 саженяхъ (240 ярдовъ) внутрь отъ оконечности мыса, въ шир. 29° 23′ 48″ N долг. 13° 29′ 36″ W отъ Гринича.

Направленія показаны магнитныя. Склоненіе компаса 20° 15′ W въ 1865 г.

Маякъ на мысѣ Мартиньо (Martinno) **на островкѣ Лобосъ** (Lobos).—(№ 149).—Также, морской министръ въ Мадридѣ объявилъ, что съ 18 (30 н. с.) іюля 1865 года, начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на мысѣ Мартиньо, на сѣверной сторонѣ островка Лобосъ.

Огонь маяка будетъ *постоянный, краснаго* цвѣта; онъ будетъ

www.starieknigi.info

находиться на возвышеніи 95 футовъ надъ среднимъ уровнемъ моря и въ ясную погоду долженъ быть видѣнъ на разстояніи 9 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, шестаго разряда.

Башня слегка коническая, 21 футъ высотою, и темно-желтаго цвѣта съ зеленымъ фонаремъ. Она стоитъ на вершинѣ Cerro Martinno, немного внутрь мыса того же имени, въ шир. 28° 45′ 25″ N, долг. 13° 49′ 4″ W отъ Гринича.

Маякъ на полуостровѣ Илета (Isleta), **на островѣ Гранъ Канаріа** (Gran Canaria).—(№ 150).—Также, морской министръ въ Мадридѣ объявилъ, что съ 18 (30 н. с.) іюля настоящаго 1865 года, начнется освѣщеніе маяка недавно построеннаго на полуостровѣ Илета, сѣверо-восточной оконечности острова Гранъ-Канарія.

Огонь маяка будетъ *постоянный*, измѣняемый *краснымъ проблескомъ* каждыя двѣ минуты. Онъ находится на возвышеніи 817 футовъ надъ среднимъ уровнемъ моря и въ ясную погоду долженъ открываться на разстояніи 18 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, третьяго разряда.

Башня слегка коническая, 30 футовъ высотою, темно-сѣраго цвѣта, и стоитъ на вершинѣ самаго высокаго и самаго сѣвернаго холма полуострова, въ шир. 28° 11′ N, долг. 15° 25′ 16″ W отъ Гринича.

Примѣч. Предъидущія три извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: The Canary Islands, № 1894; Gran Canaria, № 1869; Fuerteventura, № 1850; Lanzarote, № 1852; Africa, Sheet 1, № 1226; West Coast, Sheet 3, № 1229; North Atlantic Ocean, № 2059; и North Atlantic, East Part, № 2060. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865, № 30).

Юго-восточный берегъ Ньюфаундлэнда. **Маяки на мысахъ Рейсъ** (Cape Race) **и Пайнъ** (Cape Pine).—(№ 151).—Англійское адмиралтейство получило увѣдомленіе, что рѣшено произвести слѣдующія измѣненія въ маякахъ на мысахъ Рейсъ и Пайнъ, находящихся на юго-восточномъ берегу Ньюфаундленда, а именно:

Постоянный огонь маяка на мысѣ Рейсъ намѣреваются измѣнить въ *вертящійся*, бѣлаго цвѣта, воспринимающій наибольшую свою яркость каждую *полуминуту*.

Вертящійся огонь маяка на мысѣ Пайнъ—въ *постоянный*, бѣлаго цвѣта.

www.starieknigi.info

Измѣненія эти, какъ надобно предполагать, намѣреваются произвести около августа настоящаго 1865 года, но о положительномъ времени, также какъ и о дальнѣйшихъ подробностяхъ, будетъ сообщено по полученіи свѣдѣній.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Newfoundland, South East Coast, № 2915; и Gulf of St. Lawrence, № 2516. Также, British North America Lights List, №№ 14, 15. (Notice to Mariners, Admiralty, London. 1865, № 28).

Средиземное море.

Южный берегъ Италіи. **Маякъ на островкѣ Андри** (Andrea), **близъ Галлиполи** (Gallipoli).—(№ 152).—Морской министръ во Флоренціи объявилъ, что съ 20 мая (1 іюня н. с.) настоящаго 1865 года должно начаться освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на островкѣ Андри, близъ порта Галлиполи, на южномъ берегу Италіи.

Огонь маяка *вертящійся*, бѣлаго цвѣта, воспринимающій наибольшую свою яркость каждую *минуту*. Онъ находится на возвышеніи 147 футовъ надъ среднимъ уровнемъ моря, и въ ясную погоду долженъ быть видѣнъ на разстояніи 20 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, третьяго разряда.

Башня формою срѣзанной пирамиды съ восьмиугольнымъ основаніемъ, 141 футъ высотою, и стоитъ на островкѣ въ $1^1/_2$ миляхъ отъ порта Галлиполи, въ шир. 40° 2′ 30″ N, долг. 17° 56′ 9″ O отъ Гринича, или почти на одну милю сѣвернѣе отъ пункта, въ которомъ она приходится на англійскихъ адмиралтейскихъ картахъ.

Южный берегъ Испаніи. **Гаванскій огонь въ портѣ Алмеріа** (Almeria). (№ 153).—Морской министръ въ Мадридѣ объявилъ, что учрежденъ гаванскій огонь на оконечности молы въ Алмеріа, на южномъ берегу Испаніи.

Огонь маяка *постоянный*, бѣлаго цвѣта, находится на возвышеніи 26 футовъ надъ среднимъ уровнемъ моря и въ ясную погоду долженъ быть видѣнъ на разстояніи 9 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, шестаго разряда.

Башня 16 футъ высотою, желѣзная, окрашена зеленою краскою и стоитъ въ шир. 36° 50′ 40″ N, долг. 2° 33′ 16″ W отъ Гринича.

www.starieknigi.info

Примѣч. Предъидущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Coast of Italy, Sheet 5 и 6, №№ 198, 205; Adriatic Sea, № 1440; Mediterranean Sea, № 2718 a и b; Mediterranean, General, № 2158; и Spain, South Coast with plan of Almeria, Sheet 1, № 1186.

Черное море.

Россія. **Святотроицкій и Волошскій маяки въ рѣкѣ Бугъ.**—(№ 154).—Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что въ *Черномъ* морѣ, на рѣкѣ Бугъ, открыто освѣщеніе двухъ маяковъ: *Святотроицкаго* и *Волошскаго*.

1) *Святотроицкій* маякъ находится на лѣвомъ берегу р. Буга, на оконечности русской косы. Маякъ состоитъ изъ желѣзной башни въ видѣ колонны съ базою и капителью и окрашенъ черною краскою. Аппаратъ маяка діоптрическій, 5 разряда и поднимается снизу на вершину башни особо устроеннымъ механизмомъ. Огонь маяка *постоянный, бѣлый*, и возвышаясь надъ уровнемъ воды на 33,7 футъ, освѣщаетъ часть горизонта отъ SO 5° чрезъ S до SW 6° 30′ по правому компасу. Этотъ уголъ освѣщенія ограничиваетъ отмель, идущую отъ мыса Сарыкальска въ трехъ кабельтовыхъ и отмель отъ волошской косы въ одномъ кабельтовѣ.

2) *Волошскій* маякъ находится на правомъ, возвышенномъ берегу рѣки Буга, надъ первой балкой къ сѣверу отъ волошской косы, въ широтѣ N 46° 44′ 30″ долготѣ 31° 53′ 40″ къ O отъ Гринича. Маякъ имѣетъ видъ домика, въ угловомъ окнѣ котораго установленъ діоптрическій аппаратъ 4 разряда. Огонь маяка *постоянный, бѣлый*, и возвышаясь надъ уровнемъ воды на 70 футъ, освѣщаетъ часть горизонта отъ SO 67° 30′ до SO 79° по правому компасу. Этотъ уголъ освѣщенія ограничиваетъ отмели, идущія отъ волошской и русской косы, въ одномъ кабельтовѣ разстоянія каждую.

Судно, идущее изъ днѣпровскаго лимана въ рѣку Бугъ, увидѣвъ огонь Святотроицкаго маяка, должно держать на него до тѣхъ поръ, пока откроется съ лѣвой стороны огонь Волошскаго маяка. Появленіе полнаго свѣта Волошскаго маяка обозначитъ моментъ поворота судна, огибающаго волошскую косу.

Отъ обоихъ маяковъ, внѣ показанныхъ пространствъ полнаго освѣ-

www.starieknigi.info

щенія, бываетъ видѣнъ весьма слабый свѣтъ, въ предѣлы коего заходить не должно. (Цирк. гидрогр. д-та, 1865 г. № 43).

Примѣч.. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ черноморскаго гидрографическаго депо: Чернаго моря, генеральной, листъ 1; отъ Одессы до мыса Херсонеса, листъ 3; Днѣпровскаго лимана, листъ 23; рѣки Бугъ, листъ 25;

Азовское море.

Россія. **Огни на волнорѣзѣ и на плавучемъ маякѣ на Бердянскомъ рейдѣ.**—(№ 155).—Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что въ *Азовскомъ* морѣ, у города *Бердянска*, на оконечностяхъ строющагося здѣсь волнорѣза, около котораго глубина, при обыкновенномъ уровнѣ воды, 14 футъ; во все время навигаціи, постоянно зажигается по одному фонарю съ бѣлымъ огнемъ, высота коихъ надъ уровнемъ воды 15 футъ. На случай же, если сильное волненіе воспрепятствуетъ горѣнію фонарей на оконечностяхъ волнорѣза, поднимаются два такихъ же фонаря, одинъ надъ другимъ, на плавучемъ маякѣ, стоящемъ противу средины волнорѣза, по внутреннюю его сторону, въ 15 саженяхъ отъ берега. Высота надъ горизонтомъ воды: верхняго огня 13, а нижняго 10 футъ. Огни эти устроены и содержатся временною коммисіею по устройству бердянскаго порта. (Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 42).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ картѣ черноморскаго гидрографическаго депо, листъ 26.

Каспійское море.

Россія. **Плавучій маякъ у Чистаго банка.**—(№ 156).—Гидрографическій департаментъ получилъ увѣдомленіе, что чистобанкскій плавучій маякъ 17 мая сего года занялъ свой постъ у чистаго банка и началъ освѣщеніе. (Рапор. начал. гидр. части въ Астрахани 1865 г. № 349).

Прекращеніе освѣщенія Четырехъ-бугорнаго маяка. — (№ 157).— Гидрографическій департаментъ получилъ увѣдомленіе, что освѣщеніе Четырехъ-бугорнаго маяка, по ветхости башни, съ 1 іюня настоящаго

www.starieknigi.info

1865 года прекращено. (Рапор. начал. гидр. части въ Астрахани, 1865 г. № 367).

Индѣйскій океанъ.

Остъ-Индія—Британская Бэрманская имперія. **Маякъ на рифѣ Алгуада** (Alguada).—(№ 158).—Англійское адмиралтейство получило увѣдомленіе объ учрежденіи маяка на рифѣ Алгуада, къ югу отъ устья рѣки Бассейнъ (Bassein), на берегу Британской Бэрманской имперіи (Burmah).

Огонь маяка *вертящійся, бѣлаго* цвѣта, воспринимающій наибольшую свою яркость каждую *минуту*. Онъ находится на возвышеніи 147 футъ надъ уровнемъ полной воды, въ ясную погоду долженъ открываться на разстояніи 18 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, втораго разряда.

Башня 160 футовъ высотою отъ основанія до флюгера и стоитъ въ шир. 15° 42′ N, долг. 94° 14′ O отъ Гринича.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Indian Ocean, № 748 c; Bay of Bengal, with Plan of Bassein river, Sheet 2, № 70-b; и Gulf of Bengal, Sheet 7, № 823. Также, East India Lights List, № 83.

Южный Тихій океанъ.

Новая Зеландія. **Скала у мыса Гейблъ-Эндъ-Форландъ** (Gable End Foreland) **у восточнаго берега сѣвернаго острова.**—(№ 159).—Англійское адмиралтейство объявило слѣдующее извѣстіе, извлеченное изъ газеты Press, изъ Christchurch'a, въ провинціи Canterbury, въ Новой Зеландіи, отъ 13 марта н. с. 1865 г. и перепечатанное для болѣе повсемѣстнаго сообщенія мореплавателямъ:

«Г. Андерсонъ, капитанъ парохода «Star of the South», прибывшаго сюда въ понедѣльникъ ночью изъ Napier'a, сообщаетъ, что онъ у мыса Гейблъ-Эндъ-Форландъ ударился о скалу, неозначенную на картахъ; во время удара парохода о камень взятые пеленги были слѣдующіе: мысъ Gable End Foreland почти на NNW, въ разстояніи 3½ миль; и островокъ Wangarei (Whangara) на WSW въ разстояніи 3 миль.—Southern Cross, March 1-st».

www.starieknigi.info

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Mayor Island to Poverty Bay, № 2527; and North Island General, № 1212. Также, New Zealand Pilot, стр. 97. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865, № 26).

ПРИБАВЛЕНІЕ

Балтійское море.

Швеція. **Перемѣна въ постановкѣ знаковъ и освѣщеніи маяковъ.**— (№ 160).—Шведскій королевскій морской министръ сообщаетъ къ свѣдѣнію мореплавателей о нижеслѣдующихъ измѣненіяхъ въ постановкѣ знаковъ и освѣщеніи маяковъ.

Истадъ (Istad). Катоптрическій аппаратъ большаго маяка будетъ замѣненъ чечевицеобразнымъ аппаратомъ четвертаго разряда, съ постояннымъ огнемъ бѣлаго цвѣта. Новая маячная башня будетъ желѣзная.

Рифъ Фальстербо (Falsterbo). Красный флагъ, поднимавшійся до сихъ поръ на фокъ-мачтѣ плавучаго маяка Фальстербо, для отличія этого маяка отъ другихъ, судовъ стоящихъ на якорѣ, замѣненъ двумя красными шарами, по одному на каждой мачтѣ. Флагъ, поднимавшійся до сего времени на гротъ-мачтѣ, для обозначенія, что на маякѣ имѣются лоцмана, будетъ впредь подниматься подъ фонаремъ той же мачты. Въ теченіе лѣта судно будетъ замѣнено другимъ, снабженнымъ болѣе сильнымъ освѣтительнымъ аппаратомъ и красными шарами на вершинѣ мачтъ.

На то время, когда плавучій маякъ войдетъ въ гавань, на рифѣ будетъ поставленъ толстый шестъ съ шаромъ на вершинѣ.

Готландъ. **Несрефветъ** (Nesrefvet) въ Бургевинѣ на островѣ Готландъ. Юго-западная оконечность мыса Несрефветъ будетъ обозначена шестомъ съ шаромъ на вершинѣ..

www.starieknigi.info

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПРАВИЛЪ ОБЪ ИЗДАНІИ

МОРСКАГО СБОРНИКА.

Статьи для напечатанія въ М. Сб. препровождаются въ Редакцію (чрезъ Контору журнала или чрезъ Ученый Комитетъ).

За исключеніемъ статей, присланныхъ отъ высшаго морскаго начальства, съ резолюціею—напечатать въ такой-то книжкѣ М. Сб., прочія статьи распредѣляются по №№ журнала по усмотрѣнію Редакціи.

Вознагражденіе за статьи, помѣщаемыя въ М. Сб., полагается: за оригинальныя отъ 25 до 50 р. и въ нѣкоторыхъ случаяхъ болѣе (за статьи въ отдѣлѣ смѣси полагается преимущественно 25 р., а въ неофиц. отдѣлѣ 50 р.); за извлеченія и компиляціи отъ 25 до 30 р.; за переводы отъ 12 до 20 р. за листъ.

Авторъ имѣетъ право на полученіе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи безвозмездно; если онъ желаетъ воспользоваться этимъ правомъ, то приглашается написать о томъ на самой статьѣ. По особымъ уваженіямъ Морской Ученый Комитетъ разрѣшаетъ печатаніе и большаго числа отдѣльныхъ оттисковъ, но съ платою за бумагу. Желающіе на этомъ основаніи получить болѣе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи,—означаютъ на рукописи сколько именно.

Оригинальныя сочиненія должны быть присылаемы за подписью автора, а переводныя—съ указаніемъ, сверхъ того, той книги, откуда взяты. Если автору неугодно, чтобъ его имя было извѣстно публикѣ, онъ приглашается предварить о томъ Редакцію.

—

Редакція покорнѣйше проситъ доставлять статьи четко написанными, и въ особенности же означать разборчиво имена собственныя и цифры.

www.starieknigi.info

ПОДПИСКА НА ПОЛУЧЕНИЕ МОРСКАГО СБОРНИКА ВЪ 1865 ГОДУ ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ С. Петербургѣ въ Главной Конторѣ журнала, при книжномъ магазинѣ А. Ф. Базунова, на Невскомъ проспектѣ, домъ Ольхиной, противъ милютиныхъ лавокъ; и въ Газетной Экспедиціи Почтамта.

ЦѢНА МОРСКАГО СБОРНИКА ЗА ГОДЪ.

ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ САНКТПЕТЕРБУРГА И МОСКВЫ:

БЕЗЪ ДОСТАВКИ

ЧЕТЫРЕ руб. сер.—для лицъ морскаго вѣдомства (со включеніемъ резерва и служащихъ въ коммерческомъ флотѣ), и **ПЯТЬ** р. с.—для прочихъ подписчиковъ.

За доставку на квартиру въ С. Петербургѣ и Москвѣ всѣ вообще подписчики прилагаютъ 1 р. с.

ДЛЯ ИНОГОРОДНЫХЪ СЪ ДОСТАВКОЮ ПО ПОЧТѢ:

Лицамъ морскаго вѣдомства . . . . . 5 р. с.
Прочимъ подписчикамъ . . . . . 7 » »

Отъ жителей Финляндіи подписка принимается въ Финляндскомъ почтамтѣ на вышеизложенныхъ условіяхъ для иногородныхъ.

Перемѣны адресовъ, претензіи и проч. сообщенія подписчиковъ покорнѣйше просятъ адресовать въ Главную Контору М. Сб. (при магазинѣ Базунова), и если будетъ признано нужнымъ, для свѣдѣнія—въ Редакцію журнала, чрезъ Морской Ученый Комитетъ. Жалобы на Контору въ неудовлетвореніи подписчиковъ присылаются помимо Конторы, въ Редакцію, также чрезъ Ученый Комитетъ.

Въ первыхъ числахъ каждаго мѣсяца, книжки М. Сб. сдаются въ почтамтъ въ калухо-заклеенныхъ пакетахъ, съ печатнымъ адресомъ подписчика, и въ случаѣ поздняго полученія ихъ, а также если книжка будетъ доставлена распечатанною, просятъ доводить о томъ до свѣдѣнія почтоваго начальства.

Полные экземпляры М. Сб. за 1855—1864 годы можно получать на вышеизложенныхъ условіяхъ. Каждая же книжка отдѣльно продается по 75 к. сер.

www.starieknigi.info

МОРСКОЙ

СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ

ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

РЕДАКТОРЪ ВСЕВОЛОДЪ МЕЛЬНИЦКІЙ

Томъ LXXIX

№ 8

Августъ

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

1865

book-olds.ru

www.starieknigi.info

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.

С.-Петербургъ, 31 іюля 1865 г.

www.starieknigi.info

ОГЛАВЛЕНІЕ

№ 8 Морскаго Сборника.

I. ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Стран.

Высочайшіе приказы по морскому вѣдомству 43
Приказы Е. И. В. Генералъ-Адмирала 53
Циркуляры департаментовъ: инспекторскаго 57
» » гидрографическаго 59
» » кораблестроительнаго 60
» по управленію флота генералъ-аудитора 66
Прибавленіе къ отдѣлу: Распоряженія правительства 72

II. ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ

Отчетъ начальника строительнаго управленія морскаго министерства, инженеръ-генералъ-лейтенанта Роде, за 1864-й годъ 1
Отчетъ директора гидрографическаго департамента, контръ-адмирала Зеленаго, за 1864 годъ 57
Гонка яхтъ 5-го іюля 1865 года. (Донесеніе командира фрегата «Генералъ-Адмиралъ», кап. 1 ранга Бутакова) . . . 251
Правила для плаванія коммерческихъ судовъ по большому невскому фарватеру, въ 1865 г., въ продолженіи работъ по углубленію сего фарватера 255
Вѣдомость военнымъ судамъ, находящимся въ заграничномъ плаваніи 257
Вѣдомость документамъ на капиталы эмеритальной кассы морскаго вѣдомства, находящіеся въ государственномъ банкѣ. 258

www.starieknigi.info

Стран.

III. ЧАСТЬ НЕОФИЦІАЛЬНАЯ

Поѣздка рѣчнымъ путемъ отъ Петербурга до Архангельска, въ навигацію 1863 года. (Окончаніе). Князя Л. Ухтомскаго 161

Замѣтки о брантвахтенной службѣ на Невѣ. Подп. Маливовскаго 185

Графическій способъ составить чертежъ парусности на данное гребное судно. (Практическая замѣтка). *Folliculaire*. 203

Питательный аппаратъ для паровыхъ котловъ, изобрѣтенный Пародомъ. Перев. кораб. инж.-мех. прап. Воронина. 211

Изъ записокъ о кругосвѣтномъ плаваніи (1861—1864 годы). К. Зеленаго. (Продолженіе) 217

Воспоминанія заамурскаго моряка. Жизнь въ Владивостокѣ. 1861 годъ. Е. Бурачка. 231

Очеркъ исторіи физико-математическихъ наукъ. Составлено по лекціямъ, читаннымъ въ лабораторіи артиллерійской академіи. (Статья шестая). Грецiя. П. Лаврова . . . . . 171—214

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

1. КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

Ладожское озеро. Праздникъ на Валаамѣ 29 іюня. — Новыя постройки въ монастырѣ. — Буря 30 іюня на Ладожскомъ озерѣ и его окрестностяхъ. — Богомолье 8 іюля въ Шлиссельбургѣ. — Случай на Невѣ, у города. 17

С.-Петербургъ. Гонка гребныхъ судовъ рѣчнаго яхтъ-клуба. — Кое-что о сочувствіи публики, посѣтившей гонку. — Превосходство русскаго *Авось* передъ англійскими *Невой*, *Русалкой* и *Голубушкой*. 25

www.starieknigi.info

Стран.

2. БРОНЕНОСНОЕ СУДОСТРОЕНІЕ.

Англійское башенное судно *Vyvern*. — Спускъ французскаго фрегата *Gauloise*. — Артиллерійскія испытанія на фрегатѣ *Minotaur* и на башенномъ суднѣ *Royal Sovereign*. — Проба щита фрегата *Hercules*. — Разныя извѣстія . . . . . 35—49

3. ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Отчетъ секретаря флота Сѣверо-Американскихъ штатовъ за 1864 годъ. — Невоспламеняющійся порохъ. — Открытіе новаго дока въ Портсмутѣ. — Суда, строющіяся въ Англіи. — Опыты надъ опредѣленіемъ лучшей формы морской машины. — Разныя извѣстія . . . . . 29—56

КРИТИКА И БИБЛІОГРАФІЯ

Разсужденіе объ артиллеріи и бронѣ, А. Холлея (Alexander Holley). 9

Новыя книги. 15

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Лоцманскія замѣтки . . . . . 111—128

Объявленія:

О подпискѣ на полученіе при Морскомъ Сборникѣ новаго журнала Техническій Сборникъ.

Отъ книжнаго магазина А. Ѳ. Базунова.

Три политипажныхъ рисунка въ текстѣ статьи: Питательный аппаратъ для паровыхъ котловъ, изобрѣтенный Пародомъ.

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

О ПОДПИСКѢ НА ПОЛУЧЕНІЕ

ПРИ МОРСКОМЪ СБОРНИКѢ

НОВАГО ЖУРНАЛА

ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ.

(*Первый выпускъ этого журнала вышелъ въ концѣ іюля*).

Редакція МОРСКАГО СБОРНИКА вошла въ соглашеніе съ редакціею журнала ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ, (который началъ издаваться, по приводимой ниже программѣ, съ іюля 1865 года), о приложеніи этого журнала къ МОРСКОМУ СБОРНИКУ, на слѣдующихъ, весьма выгодныхъ **для подписчиковъ Морскаго Сборника**, условіяхъ:

Полугодовая въ текущемъ году цѣна ТЕХНИЧЕСКАГО СБОРНИКА, отдѣльно отъ МОРСКАГО СБОРНИКА, безъ пересылки и доставки **2 р. 50 к.**, съ пересылкою или доставкою **3 р. 25 к.**; выписывающіе же ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ вмѣстѣ съ МОРСКИМЪ СБОРНИКОМЪ, получаютъ первый за **1 рубль**, не приплачивая при этомъ ничего за пересылку или доставку его на домъ.

Редакція МОРСКАГО СБОРНИКА, открывая въ конторѣ этого журнала (книжн. магаз. Базунова, на Невск. пр., домъ Ольхиной) подписку на полученіе ТЕХНИЧЕСКАГО СБОРНИКА при МОРСКОМЪ СБОРНИКѢ, считаетъ долгомъ предупредить, что она не принимаетъ на себя отдѣльной отъ МОРСКАГО СБОРНИКА подписки на ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОР-

www.starieknigi.info

НИКЪ, о которой, равно какъ и о мѣстѣ пріема ея и о прочихъ подробностяхъ изданія, объявлено самою редакціею ТЕХНИЧЕСКАГО СБОРНИКА.

ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ имѣетъ цѣлью знакомить техниковъ, промышленниковъ и вообще лицъ, интересующихся и слѣдящихъ за развитіемъ техническаго дѣла, съ открытіями и усовершенствованіями по пароходству, желѣзнымъ дорогамъ, кораблестроенію, заводскому и фабричному дѣламъ, химическимъ производствамъ, сельскому и домашнему хозяйствамъ, а также по части искуствъ и ремеслъ.

Въ журналъ войдутъ преимущественно статьи, посвященныя техническимъ вопросамъ, *имѣющимъ практическое значеніе.*

Смотря по надобности, къ описаніямъ машинъ и приборовъ будутъ прилагаться отчетливые рисунки или чертежи съ деталями.

Присылаемые въ редакцію разныя техническіе вопросы и отвѣты на нихъ будутъ печататься въ ближайшей книжкѣ журнала; за разрѣшеніемъ же вопросовъ особенной важности, редакція будетъ обращаться къ извѣстнымъ спеціалистамъ, какъ въ Россіи, такъ и за границею, а также указывать на лучшія сочиненія и статьи, спеціально трактующія о предметѣ вопроса.

ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ началъ издаваться съ іюля 1865 года, книжками, въ форматѣ $^1/_8$ листа, отъ сорока до пятидесяти страницъ въ мѣсяцъ, по ниже слѣдующей программѣ:

1) Техническія новости — какъ отечественныя, такъ и иностранныя, по всѣмъ родамъ промышленности.

2) Статьи, предметомъ которыхъ будетъ изслѣдованіе — по поводу новыхъ изобрѣтеній—разныхъ техническихъ вопросовъ.

3) Смѣсь.

4) Указанія на новыя техническія сочиненія и на спеціальныя статьи другихъ журналовъ.

5) Объявленія отъ фабрикъ, заводовъ и вообще различныхъ техническихъ учрежденій.

www.starieknigi.info

I

РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ.

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 579. Яхта «Александрія», 28 іюня 1865.

производятся: состоящіе по резервному флоту, изъ подпоручиковъ, въ поручики: числящійся по портовымъ экипажамъ Николай **Задеркинъ** и числящійся по адмиралтейству Василій **Михѣевъ**,—оба съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами по положенію.

зачисляется, числящійся по адмиралтейству, прапорщикъ Александръ **Шерстетъ**, на дѣйствительную службу, съ назначеніемъ состоять по портовымъ экипажамъ.

увольняется въ отпускъ, *по болѣзни*, адъютантъ штаба главнаго командира кронштадтскаго порта, капитанъ-лейтенантъ Василій **Можайскій 3-й**, за границу, на три мѣсяца.

увольняется отъ службы: *по домашнимъ обстоятельствамъ*, лейтенантъ Николай **Булычевъ 2-й**, капитанъ-лейтенантомъ.

исключается изъ списковъ, *умершій*, лейтенантъ Константинъ **Кутыгинъ**.

№ 580. Яхта «Александрія», 2 іюля 1865.

производятся: *за выслугу лѣтъ и по экзамену, со старшинствомъ*, изъ гардемариновъ, въ мичманы: Сергѣй **Полушкинъ**, Федоръ **Сильверсванъ**, Эдуардъ **Майдель**, князь Александръ **Мышецкій**, Иванъ

www.starieknigi.info

Юферовъ, Константинъ **Ирецкій**, Сергѣй **Завалишинъ**,—всѣ семь съ 8-го апрѣля 1864 года, Иванъ **Фонъ-Дитмаръ**—съ 10-го октября 1864 года, баронъ Александръ **Эрта**—съ 27-го октября 1864 года, Андрей **Прянишниковъ**—съ 5-го декабря 1864 года, Николай **Мордвиновъ** и Спиридонъ **Туркулъ**,—оба съ 26-го января сего года, Николай **Чириковъ**, Сергѣй **Кази**, Михаилъ **Куприяновъ**, Евграфъ **Стоговъ**, Михаилъ **Страннолюбскій**, Дмитрій **Вороновъ**, Александръ **Манюкъ**, Владиміръ **Михайловъ**, Всеволодъ **Дурново**, Сергѣй **Рыковъ**, Сергѣй **Чириковъ**, Леонидъ **Чайковскій**, Григорій **Ѳеодосьевъ**, Николай **Барановъ**, Борисъ **Деливронъ**, Николай **Левендаль**, Григорій **Доможировъ**,—всѣ семнадцать съ 17-го апрѣля сего года, Владиміръ **Кнорринтъ**, съ 25-го мая сего года. Изъ кондукторовъ, въ прапорщики: корпуса флотскихъ штурмановъ: Михаилъ **Орловъ 1-й**, Венедиктъ **Сахаровъ 1-й**, Романъ **Соколовъ 2-й**,—всѣ три съ переводомъ во флотъ мичманами; Николай **Быковъ**, Константинъ **Сафоновъ**, Павелъ **Кулыгинъ**, Павелъ **Волоцкой 1-й**, Петръ **Ивановъ 5-й**,—послѣдніе четыре съ переводомъ во флотъ мичманами, Густавъ **Гейнрихсенъ**, Александръ **Закусовъ**, Александръ **Соколовъ 1-й**, Николай **Оводовъ 2-й**, Дмитрій **Погожевъ 3-й**,—послѣдніе три съ переводомъ во флотъ мичманами, Петръ **Орѣховъ**, Николай **Ивановъ 4-й**, Константинъ **Медвѣдевъ**, съ переводомъ во флотъ мичманомъ, Владиміръ **Погожевъ 1-й**, Михаилъ **Федоровъ 1-й**,—всѣ восемнадцать съ 20-го апрѣля сего года. Корпуса инженеръ-механиковъ: Владиміръ **Быковскій** и Петръ **Васильевъ**,—оба съ 27-го апрѣля сего года.

— Государь Императоръ, посѣтивъ сего числа, на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ, возвратившійся изъ Атлантическаго океана фрегатъ «Дмитрій Донской», а 28-го іюня, на восточномъ рейдѣ, возвратившіеся изъ кругосвѣтнаго плаванія корветъ «Калевала» и клиперъ «Абрекъ», и оставшись совершенно довольнымъ отличнымъ состояніемъ сихъ судовъ, здоровымъ и бодрымъ видомъ ихъ командъ и отчетливымъ исполненіемъ паруснаго, артиллерійскаго и десантнаго ученій,—объявляетъ Свою особенную благодарность бывшему и настоящему начальникамъ эскадры въ Тихомъ океанѣ, Свиты Его Величества контръ-адмиралу **Попову**, и контръ-адмиралу **Ендогурову** и Монаршее благоволеніе командирамъ: фрегата «Дмитрій Донской», капитану 1-го ранга **Майделю**, клипера «Абрекъ», капитану 1-го ранга **Пилкину 1-му** и корвета «Калевала», капитанъ-лейтенанту **Геркену**, а нижнимъ чинамъ Его Величество жалуетъ: «Донскаго», «Калевала» и «Абрекъ» по *рублю* на человѣка, прочихъ судовъ на большомъ рейдѣ сего числа въ парусномъ ученьи

www.starieknigi.info

участвовавшихъ по *пятидесяти*, а броненоснаго фрегата «Севастополь» по *двадцати пяти* копѣекъ на человѣка.

№ 581. Петергофъ, 5 іюля 1865.

ПРОИЗВОДИТСЯ: *за выслугу лѣтъ* (на основаніи положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ), изъ штабсъ-капитановъ, въ капитаны, корпуса инженеръ-механиковъ Александръ **Альбриховичъ**, со старшинствомъ съ 27-го марта сего года.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ: *по болѣзни*: командиръ фрегата «Олегъ», флигель-адъютантъ Его Императорскаго Величества, гвардейскаго экипажа капитанъ 1-го ранга **Бирилевъ 1-й**, внутри имперіи и за границу, на одинадцать мѣсяцевъ; мичманы: Василій **Ильинъ 3-й**, за границу, на три мѣсяца; Андрей **Прянишниковъ**, внутри имперіи, на четыре мѣсяца; *по домашнимъ обстоятельствамъ*, лейтенантъ Василій **Куницкій**, за границу, на двадцать восемь дней.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ: смотритель зданій главнаго адмиралтейства, числящійся по портовымъ экипажамъ маіоръ Евфимъ **Василенко**, съ пенсіономъ по положенію; *для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ*, лейтенантъ Иванъ **Автомоновъ**, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго ассесора.

ИСКЛЮЧАЮТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ: *умершіе*: корпуса инженеръ-механиковъ подполковникъ Александръ **Михайловъ 1-й** и корпуса морской артиллеріи капитанъ Александръ **Соколовскій 1-й**.

№ 582. Яхта «Александрія», 12 іюля 1865.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за отличіе по службѣ*: изъ лейтенантовъ, въ капитанъ-лейтенанты, Платонъ **Ермолаевъ 1-й**; изъ подпоручиковъ, въ поручики, корпуса флотскихъ штурмановъ Андрей **Курьякъ**; *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, изъ гардемариновъ, въ мичманы: Федоръ **Дубасовъ** и Николай **Скрягинъ**,—оба со старшинствомъ: первый съ 17-го апрѣля, а послѣдній съ 25-го мая сего года; изъ квартирмейстеровъ, въ прапорщики, 3-го флотскаго экипажа Петръ **Перковскій**, съ назначеніемъ состоять по адмиралтейству.

ОТДАЕТСЯ СТАРШИНСТВО, въ настоящемъ чинѣ, корпуса морской артиллеріи прапорщику Николаю **Кутыреву**, съ 10-го марта 1862 года.

НАЗНАЧАЮТСЯ: капитанъ-лейтенанты: Людвигъ **Гаддъ 1-й**, командиромъ фрегата «Олегъ», вмѣсто флигель-адъютанта Его Величества, гвардейскаго экипажа капитана 1-го ранга **Бирилева 1-го**; Павелъ **Назимовъ 2-й**, командиромъ клипера «Абрекъ»; Владиміръ **Врыпкинъ 2-й**, командиромъ клипера «Изумрудъ», вмѣсто капитана 2-го ранга Федора **Крузенштерна 2-го**.

www.starieknigi.info

увольняются въ отпускъ: *по болѣзни*, лейтенантъ Владиміръ **Мессеръ 4-й**, на два мѣсяца; *по домашнимъ обстоятельствамъ*, мичманъ Карлъ **Тудеръ**, на три мѣсяца,—оба внутри имперіи.

увольняются отъ службы: *за болѣзнію*, состоящій по адмиралтейству, подпоручикъ Харитонъ **Новограбленный**, поручикомъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; *по домашнимъ обстоятельствамъ*, лейтенантъ Иванъ **Жеребко-Ротмистренко**, капитанъ-лейтенантомъ; *для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ*, лейтенантъ Сергѣй **Бутаковъ 5-й**, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго ассесора.

исключается изъ службы, гардемаринъ Иванъ **Пеллегрини**, за самовольную отлучку и за недонесеніе по вызову начальства о мѣстѣ своего пребыванія.

исключаются изъ списковъ: *умершіе*: лейтенантъ Афонасій **Оленичъ-Гненко**, мичманы: Петръ **Жаворонковъ** и Николай **Кузьминъ-Кораваевъ** и корпуса флотскихъ штурмановъ поручикъ Константинъ **Владыкинъ**.

№ 583. Красное село, 19 іюля 1855.

Свиты Его Величества контръ-адмиралъ **Лихачевъ** назначается начальникомъ штаба Его Императорскаго Высочества Генералъ Адмирала, по командованію эскадрою судовъ балтійскаго флота.

производятся: изъ поручиковъ въ штабсъ-капитаны: состоящій по резервному флоту, числящійся по портовымъ экипажамъ, Трофимъ **Прудкевичъ**, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію. *За выслугу лѣтъ и по экзамену, со старшинствомъ*: изъ гардемариновъ, въ мичманы: баронъ Рудольфъ **Энгельгардтъ**, Николай **Примаковъ-Васьковъ**, Арсеній **Измайловъ**, Константинъ **Никоновъ**, Модестъ **Клокачевъ**, Владиміръ **Фонъ-Бергъ**, Василій **Бирилевъ** и князь Евгеній **Голицынъ**,—всѣ восемь съ 17-го апрѣля сего года. Изъ кондукторовъ въ прапорщики: корпуса морской артиллеріи Петръ **Тимоѳѣевъ**, съ 20-го апрѣля сего года; корпуса флотскихъ штурмановъ Николай **Волковъ 1-й**, съ 20-го апрѣля сего года и съ переводомъ въ корпусъ инженеръ-механиковъ; корпуса корабельныхъ инженеровъ: Александръ **Малининъ**, Викторъ **Соболевъ**, Павелъ **Петровъ**, Александръ **Юрецкій**, Яковъ **Скарятинъ**, Порфирій **Чепыжниковъ**,—всѣ шесть съ 27-го апрѣля сего года; Рихардъ **Гау**, съ 4-го іюня сего года; Владиміръ **Пушкаревъ**, съ 25-го іюня сего года; корпуса инженеръ-механиковъ: Викторъ **Комашинскій**, съ 19-го февраля сего года; Александръ **Кузнецовъ**, съ 23-го февраля сего года; Александръ **Щенсновичъ**, Феофанъ **Апаринъ**, Семенъ **Даниловъ**, Александръ **Беггровъ**, Андрей **Гуаданини**, Дмитрій **Шаховъ**, Евгеній **Ивановъ**, Сергѣй **Гусевскій**, Владиміръ **Соколовъ**, Павелъ **Масленниковъ**, Петръ **Богомоловъ**, Федоръ **Савельевъ**,

www.starieknigi.info

Петръ **Пестинскій**,—всѣ тринадцать съ 27-го апрѣля сего года; Федоръ **Доронинъ**, съ 4-го мая сего года; Константинъ **Шутовъ**, съ 7-го мая сего года; Михаилъ **Карповъ**, съ 14-го мая сего года; Александръ **Петровъ**, съ 27-го мая сего года.

опредѣляется въ службу, *изъ отставныхъ*: служившій въ корпусѣ морской артиллеріи штабсъ-капитанъ Федоръ **Поторочинъ**, съ назначеніемъ состоять по артиллерійскимъ ротамъ, съ переименованіемъ въ капитаны.

увольняются въ отпускъ, *по болѣзни*, мичманъ Владиміръ **Перелешинъ**, внутри имперіи, на четыре мѣсяца; *по домашнимъ обстоятельствамъ*: лейтенантъ князь Константинъ **Мещерскій**, на одинъ годъ, и мичманъ Алексѣй **Бирилевъ**, на шесть мѣсяцевъ,—оба внутри имперіи и за границу.

№ 584. С.-Петербургъ, 20 іюля 1865.

Его Императорское Высочество Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ Великій Князь Александръ Александровичъ зачисляется въ гвардейскій экипажъ.

Состоящій при Его Императорскомъ Высочествѣ Государѣ Наслѣдникѣ Цесаревичѣ Великомъ Князѣ Александрѣ Александровичѣ и при Его Императорскомъ Высочествѣ Великомъ Князѣ Владиміръ Александровичѣ, гвардейскаго экипажа капитанъ 1-го ранга **Вокъ**, назначается флигель-адъютантомъ къ Его Императорскому Величеству, съ оставленіемъ при Ихъ Высочествахъ.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 483. Царское Село, 21 іюня 1865.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры, старшій помощникъ дѣлопроизводителя штаба главнаго командира кронштадтскаго порта **Наумовъ**, съ 12-го сего іюня; изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, дѣлопроизводитель канцеляріи начальника артиллерійской части въ с.-петербургскомъ портѣ **Худяковъ**, съ 25-го апрѣля сего года.

опредѣляется въ службу, *изъ отставныхъ*, сенатскій регистраторъ **Марышевъ**, содержателемъ при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ с.-петербургскомъ портѣ, съ 5-го сего іюня.

увольняется въ отпускъ, *по домашнимъ обстоятельствамъ*, содержатель портовыхъ гребныхъ судовъ, ботовъ, флашкоутовъ и при разломкѣ старыхъ судовъ въ С.-Петербургѣ, титулярный совѣтникъ **Андрусовъ**, за границу, на двѣ недѣли.

www.starieknigi.info

УВОЛЬНЯЮТСЯ ОТЪ СЛУЖБЫ: *за болѣзнію*, лекарскій помощникъ с.-петербургскаго портоваго экипажа, коллежскій регистраторъ **Новиковъ**, съ 8 го сего іюня; *по домашнимъ обстоятельствамъ*, младшій помощникъ дѣлопроизводителя экспедиціи для ревизіи матеріальной отчетности морскаго вѣдомства, коллежскій совѣтникъ **Лукьяновъ**, съ 5-го сего іюня, съ мундиромъ.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, *умершій*, младшій врачъ 2-го черноморскаго своднаго флотскаго экипажа, надворный совѣтникъ **Карчевскій**.

№ 484. Яхта «Александрія», 28 іюня 1865.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники: старшій ординаторъ морскаго госпиталя въ Николаевскѣ на Амурѣ **Эбербахъ**, съ 14 декабря 1864 года; правитель канцеляріи главнаго командира астраханскаго порта **Бороздинъ**, съ 27-го мая сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы: писарь канцеляріи главнаго командира кронштадтскаго порта **Григорьевъ**, съ назначеніемъ въ число чиновниковъ, положенныхъ на усиленіе средствъ штаба главнаго командира того же порта; унтеръ-офицеръ с.-петербургскаго портоваго экипажа **Филиповъ**, и писарь штаба главнаго командира николаевскаго порта **Бирюковъ**,—оба съ увольненіемъ отъ службы.

НАЗНАЧАЕТСЯ, младшій врачъ 7-го флотскаго экипажа, лекарь **Малаховскій**, младшимъ ординаторомъ морскаго госпиталя въ Николаевскѣ на Амурѣ, съ производствомъ, на основаніи положенія о сибирской флотиліи и о портахъ Восточнаго океана, въ коллежскіе ассесоры, съ 22-го минувшаго мая.

ИСКЛЮЧАЕТСЯ ИЗЪ СПИСКОВЪ, *умершій*, старшій сортовый содержатель при экипажескихъ магазинахъ въ кронштадтскомъ портѣ, коллежскій секретарь **Силинъ**.

№ 485. Петергофъ, 5 іюля 1865.

ПРОИЗВОДЯТСЯ: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники, письмоводитель конторы севастопольскаго морскаго госпиталя **Величкинъ**, съ 4-го іюня сего года; изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, чиновникъ для усиленія средствъ инспекторскаго департамента **Екимовъ**, съ 25-го апрѣля сего года; въ губернскіе секретари: изъ провинціальныхъ секретарей, младшій содержатель магазиновъ по коммисаріатской части въ кронштадтскомъ портѣ **Гамиловскій**, съ 11-го іюня сего года; изъ коллежскихъ регистраторовъ, младшій помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи начальника коммисаріатской части въ

www.starieknigi.info

кронштадтскомъ портѣ **Галаховъ**, съ 20-го іюня сего года; въ провинціальные секретари, содержатель по артиллерійской части въ 4-мъ флотскомъ экипажѣ **Егоровъ**, съ 30-го декабря 1854 года.

увольняются отъ службы, *по домашнимъ обстоятельствамъ*, старшій ординаторъ севастопольскаго морскаго госпиталя, надворный совѣтникъ **Стацевичъ**, съ 30-го минувшаго іюня, съ мундиромъ.

№ 486. Яхта «Александрія», 12 іюля 1865.

производятся: *за выслугу лѣтъ*, *со старшинствомъ*, изъ коллежскихъ регистраторовъ, въ провинціальные секретари, содержатель по шкиперской части во 2-мъ флотскомъ экипажѣ **Алексѣевъ**, съ 25-го марта сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы: 1-го черноморскаго своднаго флотскаго экипажа шкиперскій помощникъ унтеръ-офицерскаго чина **Чижовъ** и писарь канцеляріи командира ревельскаго порта **Степановъ**,—оба съ увольненіемъ отъ службы.

переводится, сверхштатный врачъ при с.-петербургской полиціи, лекарь **Кукули**, въ 9-й флотскій экипажъ, младшимъ врачемъ, съ 2-го сего іюля.

№ 487. Красное Село, 19 іюля 1865.

производится, *за выслугу лѣтъ*, изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники, оберъ-аудиторъ коммисіи военнаго суда въ кронштадтскомъ портѣ **Виткинъ**, съ 21-го января сего года.

опредѣляются въ службу, *изъ отставныхъ*: коллежскій ассесоръ **Штренгъ**, содержателемъ магазиновъ при адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ, съ 15-го мая сего года; коллежскій регистраторъ **Назаровъ**, въ николаевскій портовый экипажъ, лекарскимъ помощникомъ, съ 8-го сего іюля.

увольняются отъ службы: *за выслугу лѣтъ*, состоящій въ причисленіи къ николаевскому портовому экипажу писарь **Васильевъ**, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго регистратора.

исключаются изъ списковъ: *умершіе*: начальникъ архива кронштадтскаго порта, надворный совѣтникъ **Соснинъ**, провинціальные секретари: содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ астраханскомъ портѣ **Абрамовъ**, и коммисаръ 9-го флотскаго экипажа **Верещагинъ**.

www.starieknigi.info

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАНЫ

Въ 12-й день іюля 1865 года:

Чинамъ эскадры судовъ, возвратившихся изъ Средиземнаго моря:

Фрегата «Александръ Невскій»:

Вахтеннымъ начальникамъ,

Лейтенантамъ:

Андрею **Новосильскому 3-му** . . . . . Орд. Св. Станислава 2-й степ.

Николаю **Вишнякову 3-му** . . . . . Орд. Св. Станислава 3-й степ.

Корпуса инженеръ-механиковъ:

Старшему, подпоручику Василью **Гаусману 1-му** . . . . . 600 руб. (*)

Младшему, прапорщику Валентину **Иванову 5-му** . . . . . 320 —

Фрегата «Олегъ»:

Лейтенантамъ:

Петру **Деку** . . . . . }
Вахтенному начальнику, Сергѣю **Кологривову** . . . . . } Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Александру **Извѣкову 1-му** . . . . . }
Ревизору, Петру **Нелидову 1-му** . . . }

Старшимъ офицерамъ,

Подпоручикамъ:

Штурманскому, Алексѣю **Никитину 4-му**. Орд. Св. Станислава 3-й степ.

Механическому, Владиміру **Людевиху** . . Орд. Св. Станислава 3-й степ. и 300 руб.

Младшему механику, прапорщику Николаю **Фрелиху** . . . . . 160 руб.

(*) Деньги пожалованы изъ государственнаго казначейства.

www.starieknigi.info

Старшему врачу 3-го флотскаго экипажа, надворному совѣтнику Вильгельму **Боге** . . Орд. Св. Анны 3-й степ.

Младшему врачу 4-го флотскаго экипажа, коллежскому ассесору Людвигу **Кимонту** . . Орд. Св. Станислава 3-й степ.

Корвета «Витязь»:

Вахтенному начальнику, лейтенанту 1-го флотскаго экипажа Павлу **Крузенштерну 3-му** Орд. Св. Станислава 3-й степ.

Старшему штурманскому офицеру, подпоручику Ивану **Иванову 7-му** . . . . . Орд. Св. Станислава 3-й степ.

Старшему механику, прапорщику Владиміру **Астапову** . . . . . 320 руб.

ПОЖАЛОВАНІЕ ИНОСТРАННЫМИ ОРДЕНАМИ

От Его Величества короля португальскаго:

Управляющему морскимъ министерствомъ, генералъ-адъютанту, вице-адмиралу **Краббе** . Большой крестъ ордена д'Ави.

Старшему производителю работъ въ чертежной строительнаго управленія, инженеръ-капитану Александру **Козловскому** . . . . От Его Величества персидскаго шаха. Орденъ Льва и Солнца 3-й степени.

Командиру парохода «Петербургъ», лейтенанту 6-го флотскаго экипажа Владиміру **Батурину**. . . . . От Его Величества короля датскаго: Орденъ Данеброга 3-й степ.

На принятіе и ношеніе сихъ орденовъ послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе.

---

www.starieknigi.info

ДЕНЕЖНЫЯ ВЫДАЧИ ИЗЪ ОСОБАГО КАПИТАЛА 67 Т. Р.

Списокъ лицамъ, коимъ по постановленію адмиралтействъ-совѣта, состоявшемуся 23 іюня 1865 года (по журналу ст. 24016) опредѣлены единовременныя денежныя выдачи изъ суммы 67 т. р.

	Руб.
1) Пастору Карлу **Клипшу**	150
2) На погребеніе младшаго флагмана балтійскаго флота, контръ-адмирала Николая **Акулова**	400
3) лейтенанту 8 флотскаго экипажа Николаю **Иванову**	100
4) Вдовѣ штабсъ-капитана корпуса морской артиллеріи Елизаветѣ **Нестеровской** (на погребеніе)	120
5) Чиновнику для усиленія средствъ артиллерійскаго управленія, надворному совѣтнику **Либерту**	200
6) Состоящему по резервному флоту прапорщику Павлу **Вульфу** (за спасеніе погибавшихъ)	350
7) Вдовѣ генералъ-лейтенанта Екатеринѣ **Фонъ-Платеръ**	800
8) Вдовѣ капитана баронессѣ Вѣрѣ **Фонъ-Шеттеръ**	75
9) Дочерямъ отставнаго капитана 2-го ранга, дѣвицамъ Маріи и Стефанидѣ **Жоржъ**	200
10) Отстав. коллеж. регистратору, служащему при николаевскомъ портѣ, Герасиму **Григорьеву** (на погребеніе)	60

Состоящимъ по аральской флотиліи:

11) Поручику штурмановъ Ивану **Яковлеву**	100
12) Подпоручику инжен.-механ. Михаилу **Венецкому**	100
13) Состоящему по резерву, зачисленному по портовымъ экипажамъ, подпоручику Антону **Кондрацкому** (по случаю пожара)	50
14) 2-го флотскаго экипажа лейтен. Аполлону **Чеглокову**	100
15) Аральской флотиліи портовыхъ экипажей прапорщику Виктору **Долгазъ-Каменскому**	100
16) Подпоручику с.-петербургскаго портоваго экипажа Петру **Малиновскому** (по случаю пожара)	100
17) Коммисару учебной артиллерійской команды и корабля «Императоръ Николай I» губернскому секретарю Алексѣю **Третьякову**	50
18) Командиру монитора «Лава», капитанъ-лейтенанту **Богаку 1-му** (на погребеніе)	350

www.starieknigi.info

19) Вдовѣ начальника 1-го отдѣленія военно-исправительной тюрьмы штабсъ-капитана Васильева, Наталіи **Васильевой** (на погребеніе) 100
20) На погребеніе капитанъ-лейтенанта Николая **Мангари**, отцу его. 100
21) Вдовѣ генералъ-маіора, презуса коммисіи военнаго суда ревельскаго порта, Маріи **Бровцыной** 150
22) Прикомандированному къ с.-петербургскому порту младшему врачу 6 флотскаго экипажа, надворному совѣтнику Петру **Вакуловскому** 100
23) Состоящему при морскомъ ученомъ комитетѣ, капитану 1-го ранга Андрею **Фрейгангу**. 350
24) Женѣ находящагося въ командировкѣ во Франціи, корабельнаго инженера подпоручика **Пульса** 500
25) Отставному генералъ-лейтенанту Евграфу **Борисову** . 500
26) Дочери умершаго командира 4 ластоваго экипажа, дѣвицѣ Вѣрѣ **Бахтиной**. 300
27) Состоящему въ распоряженіи гидрографическаго департамента капитану Михайлу **Шпартенкову** 200
28) Вдовѣ капитана 2-го ранга Александрѣ **Ивановой** . 200
29) Женѣ командира астраханской артиллерійской роты штабсъ-капитана Дарьѣ **Маршиной** 150

ПРИКАЗЫ

Е. И. В. ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА

№ 90. Стрѣльна, 23 іюня 1865.

ПРОИЗВОДИТСЯ, *за выслугу лѣтъ и по экзамену*: корпуса морской артиллеріи унтеръ-офицеръ Ефимъ **Швецовъ**, въ кондукторы того же корпуса.

НАЗНАЧАЕТСЯ, старшій дѣлопроизводитель канцеляріи главнаго командира кронштадтскаго порта, коллежскій секретарь Автономъ **Леопардовъ**, дѣлопроизводителемъ канцеляріи начальника коммисаріатской части въ томъ же портѣ, съ 14-го сего іюня.

ПЕРЕЧИСЛЯЮТСЯ: корпуса инженеръ-механиковъ: подпоручики: Николай **Сергѣевъ** 1-й, Павелъ **Трифановъ**, Александръ **Логиновъ** 1-й и Александръ **Кузнецовъ** 1-й,—всѣ четыре изъ третьяго во второй разрядъ механиковъ.

www.starieknigi.info

зачисляется, прапорщикъ Владиміръ **Асташовъ**, въ третій разрядъ механиковъ.

переводится, лейтенантъ Александръ **Канинъ 1-й**, изъ каспійской въ аральскую флотилію.

№ 91. Стрѣльна, 23 іюня 1865.

Государь Императоръ, въ 7-й день іюня, Высочайше повелѣть соизволилъ: нижнимъ чинамъ свеаборгской портовой роты и архангельской портовой команды присвоить шляпы и фланелевыя рубашки, положенныя по табели 10-го августа 1864 года нижнимъ чинамъ гвардейскаго и флотскихъ экипажей.

О чемъ, въ дополненіе приказа отъ 23-го августа 1864 г. № 111, объявляю по морскому вѣдомству къ исполненію.

№ 92. Стрѣльна, 26 іюня 1865.

назначается: лейтенантъ Александръ **Этолинъ**, старшимъ офицеромъ на винтовую шкуну «Алеутъ», съ переводомъ въ сибирскую флотилію.

переводятся: мичманъ Михаилъ **Готскій-Даниловичъ** и корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Василій **Степаненко**,—оба изъ балтійскаго флота въ сибирскую флотилію.

№ 93. Стрѣльна 29 іюня 1865.

назначаются: старшими офицерами лейтенанты: Николай **Седлецкій**, на броненосную батарею «Кремль» и Николай **Шихмановъ 2-й**, на броненосную башенную лодку «Лава», вмѣсто лейтенанта Петра **Овсянкина**.

переводится, лейтенантъ Николай **Жильцовъ**, изъ балтійскаго флота въ каспійскую флотилію.

№ 94. Стрѣльна, 3 іюля 1865.

производится, корпуса инженеръ-механиковъ унтеръ-офицеръ Иванъ **Костромитинъ**, *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ кондукторы того же корпуса.

назначается, помощникъ старшаго сортоваго содержателя при экипажескихъ магазинахъ въ кронштадтскомъ портѣ, коллежскій регистраторъ Савелій **Исаковъ**, старшимъ сортовымъ содержателемъ тѣхъ же магазиновъ, съ 24-го числа минувшаго іюня.

переводится, лейтенантъ Владиміръ **Огрsuperновичъ 2-й**, изъ балтійскаго флота въ сибирскую флотилію.

увольняются въ отпускъ: *по домашнимъ обстоятельствамъ*, внутри имперіи, лейтенанты: Павелъ **Племянниковъ 2-й**, на четыре мѣсяца, и баронъ Отто **Нолькенъ**, на шесть мѣсяцевъ; мичманы: Вильгельмъ **Линденъ** и Ипполитъ **Андреевъ**,—оба на четыре мѣсяца; гардемаринъ Александръ **Макаровъ**, на два мѣсяца.

www.starieknigi.info

№ 95. Стрѣльна, 6 іюля 1865.

НАЗНАЧАЮТСЯ, лейтенантъ Андрей **Новосильскій 3-й**, старшимъ офицеромъ на броненосную башенную лодку «Стрѣлецъ», вмѣсто лейтенанта Андрея **Толбухина**.

ПЕРЕЧИСЛЯЮТСЯ: корпуса инженеръ-механиковъ подпоручики: Владиміръ **Гредякинъ 1-й** и Михаилъ **Булановъ**,—оба изъ третьяго во второй разрядъ механиковъ.

ЗАЧИСЛЯЮТСЯ, корпуса инженеръ-механиковъ прапорщикъ Владиміръ **Соколовъ 3-й**, въ третій разрядъ механиковъ.

ПЕРЕВОДЯТСЯ: мичманъ Василій **Лавровъ 3-й** и кронштадтскаго портоваго экипажа подпоручикъ Александръ **Морововъ**, оба изъ балтійскаго флота въ сибирскую флотилію, съ зачисленіемъ послѣдняго по портовымъ экипажамъ.

№ 96. Стрѣльна, 10 іюля 1865.

НАЗНАЧАЮТСЯ: лейтенантъ Петръ **Декъ**, старшимъ офицеромъ на корветъ «Гридень», вмѣсто лейтенанта Николая **Михайлова 2-го**; состоящій по портовымъ экипажамъ прапорщикъ Дормидонтъ **Юрьевъ**, содержателемъ при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ кронштадтскомъ портѣ.

УВОЛЬНЯЕТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, мичманъ Василій **Вефани**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри имперіи, на шесть мѣсяцевъ.

№ 97. Стрѣльна, 12 іюля 1865.

Во вниманіе къ засвидѣтельствованію начальства объ отлично-усердной службѣ, возвратившихся нынѣ изъ Средиземнаго моря нижепоименованныхъ лицъ, объявляю имъ Мою благодарность:

Фрегата «Александръ «Невскій»: мичманамъ: Карлу **Тудеру**, Михаилу **Ельчанинову**, Ивану **Дмитріеву**, Александру **Завалишину**, Ивану **Броневскому**; корпуса инженеръ-механиковъ: подпоручику Платону **Сергѣеву 2-му**, прапорщику Василію **Леонтьеву**. Фрегата «Олегъ»: мичманамъ: Владиміру **Шишко**, Николаю **Алексіано**, Андрею **Рыкачеву 5-му**, Константину **Емельянову 1-му**; корпуса флотскихъ штурмановъ прапорщику Станиславу **Новицкому 4-му**; корпуса морской артиллеріи подпоручику Петру **Головкину**; корпуса инженеръ-механиковъ прапорщику Петру **Машнину 1-му**. Корвета «Витязь», корпуса морской артиллеріи прапорщику Михаилу **Манакулову**.

№ 98. Пароходъ «Александрія» 12 іюля 1865.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: всѣмъ судамъ и плавучимъ средствамъ военнаго флота, какого бы назначенія онѣ ни были, кои доселѣ плавали подъ флагомъ, носить одинъ общій кормовой флагъ бѣлый, съ спнимъ андреевскимъ крестомъ, равно и всѣмъ флагманамъ носить на стеньгахъ этотъ же флагъ.

www.starieknigi.info

Синій же и красный флаги съ бѣлыми крыжами, въ которыхъ синій андреевскій крестъ, а равно синіе, бѣлые и красные вымпела шить только по особому приказанію, когда по значительному составу эскадры признано будетъ нужнымъ раздѣлить ее на отдѣльныя части.

Кормовые флаги, присвоенные доселѣ яхтамъ, судамъ морскаго кадетскаго корпуса и учебныхъ морскихъ экипажей, судамъ описнымъ и плавучимъ маякамъ, военнымъ транспортамъ, ластовымъ судамъ и судамъ почтоваго вѣдомства изъ устава исключить.

Флаги, присвоенные упраздненнымъ должностямъ: начальника главнаго морскаго штаба, дежурнаго генерала сего штаба, флота генералъ-интенданта, оберъ-интенданта черноморскаго флота, генералъ-цейхмейстера и начальниковъ артиллеріи въ портахъ, а равно и брейдъ-вымпелъ начальника главнаго морскаго штаба изъ устава исключить.

Установить для всѣхъ лицъ адмиральскихъ чиновъ общій адмиральскій брейдъ-вымпелъ, общій адмиральскій флагъ съ бѣлыми косицами, который носить по правиламъ, вообще для всѣхъ брейдъ-вымпеломъ установленнымъ.

Флагъ и брейдъ-вымпелъ, присвоенные по уставу должности морскаго министра, присвоить нынѣ должности управляющаго морскимъ министерствомъ.

Флаги, присвоенные должностямъ военныхъ губернаторовъ, имѣющихъ подъ командою морскую часть, главныхъ командировъ, командировъ портовъ и капитановъ надъ портами носить только на шлюпкахъ въ случаяхъ, морскимъ уставомъ указанныхъ; на стеньгахъ же лицамъ симъ, если они будутъ состоять въ адмиральскихъ чинахъ, носить общій адмиральскій флагъ по чину.

Объявляя сіе Высочайшее повелѣніе къ надлежащему исполненію по морскому вѣдомству, предписываю инспекторскому департаменту составить проэктъ соотвѣтствующимъ сему повелѣнію измѣненіямъ статей морскаго устава, а главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ неотлагательно снабдить всѣ суда бѣлыми флагами съ синимъ андреевскимъ крестомъ.

№ 99. Стрѣльна, 13 іюля 1865.

НАЗНАЧАЮТСЯ: лейтенантъ Владиміръ **Верховскій 1-й**, старшимъ офицеромъ на корветъ «Калевала»; состоящій въ штатѣ инженернаго и артиллерійскаго училища, числящійся по портовымъ экипажамъ капитанъ Григорій **Бурцовъ**,—смотрителемъ зданій главнаго адмиралтейства, съ оставленіемъ по портовымъ экипажамъ.

УВОЛЬНЯЮТСЯ ВЪ ОТПУСКЪ, лейтенантъ Петръ **Полянскій**, *по домашнимъ обстоятельствамъ*, внутри имперіи, на три мѣсяца.

www.starieknigi.info

отчисляются, корпуса морской артиллеріи подпоручикъ Михаилъ Прокофьевъ, отъ инженернаго и артиллерійскаго училища, съ причисленіемъ къ 8-му флотскому экипажу.

№ 100. Стрѣльна, 17 іюля 1865.

Указомъ правительствующаго сената отъ 28-го минувшаго іюня № 204, старшій врачъ 11-го флотскаго экипажа, надворный совѣтникъ Станиславъ Купинскій, по должности сверхштатнаго ординатора максимиліановской лечебницы, за выслугу лѣтъ, произведенъ въ коллежскіе совѣтники, со старшинствомъ съ 6-го іюня 1864 года.

назначается, старшій помощникъ дѣлопроизводителя канцеляріи начальника коммисаріатской части кронштадтскаго порта, надворный совѣтникъ Иванъ Стренцель, начальникомъ архива кронштадтскаго порта, съ 12-го сего іюля.

ЦИРКУЛЯРЫ ДЕПАРТАМЕНТОВЪ.

ИНСПЕКТОРСКАГО.

№ 33. 22 іюня 1865.

Временными правилами о наказаніи нижнихъ чиновъ арестомъ, объявленными въ приказахъ г. управляющаго морскимъ министерствомъ отъ 12-го іюля и 27-го сентября 1862 года за №№ 105 и 143, на командировъ экипажей и начальниковъ отдѣльныхъ частей возложена обязанность представлять въ инспекторскій департаментъ, по истеченіи каждаго полугодія, выписки изъ штрафныхъ журналовъ. За тѣмъ, въ приказѣ г. управляющаго морскимъ министерствомъ отъ 2-го мая 1864 года за № 61, объяснено, что временныя правила и всѣ другія постановленія, несогласныя съ Высочайше утвержденнымъ положеніемъ объ охраненіи воинской дисциплины и о взысканіяхъ дисциплинарныхъ, слѣдуетъ считать отмѣненными.

Не смотря, однакоже, на это приказаніе, многіе изъ командировъ экипажей и начальниковъ отдѣльныхъ частей до сихъ поръ представляютъ въ департаментъ означенныя выписки.

Вслѣдствіе сего инспекторскій департаментъ считаетъ нужнымъ подтвердить объ исполненіи приказа за № 61-мъ.

№ 33. 27 іюня 1865.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, къ свѣдѣнію и руководству, что построенный для сибирской флотиліи ботъ «Трепангъ», какъ принадлежащій къ разряду посыльныхъ

www.starieknigi.info

судовъ, съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, причисленъ для производства морскихъ столовыхъ денегъ, по табели 27-го марта 1861 года, къ III-му рангу судовъ.

№ 35. 2 іюля 1865.

зачисляется, состоящій по артиллерійскимъ ротамъ, штабсъ-капитанъ Христофоръ **Баркаревъ**, въ николаевскую артиллерійскую роту.

переводятся: лейтенантъ Дормидонтъ **Боровдуковъ**, изъ 10-го въ 8-й флотскій экипажъ; поручикъ Андрей **Дубровскій**, изъ кронштадтскаго портоваго экипажа въ кадръ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ при адмиралтейскихъ ижорскихъ заводахъ, съ зачисленіемъ по портовымъ экипажамъ.

причисляется, корпуса инженеръ-механиковъ подпоручикъ Григорій **Архиповъ**, къ с.-петербургскому портовому экипажу.

№ 36. 7 іюля 1865.

переводятся: по флотскимъ экипажамъ: мичманъ Евграфъ **Стоговъ**, изъ 1-го въ 8-й; корпуса флотскихъ штурмановъ: капитанъ Александръ **Зарубинъ**, изъ 8-го въ 11-й; прапорщикъ Николай **Мальцовъ**, изъ 11-го въ 8-й.

№ 37. 7 іюля 1865.

Лейбъ-гвардіи конной артиллеріи капитанъ Вельяминовъ-Зерновъ составилъ курсъ о ручномъ огнестрѣльномъ оружіи, который преподается офицерамъ, обучающимся въ учебномъ пѣхотномъ баталіонѣ. Цѣна сей книги 1 руб. 50 коп. Желающіе пріобрѣсти ее могутъ обращаться съ своими требованіями въ канцелярію учебнаго пѣхотнаго баталіона, прилагая, кромѣ платы за книгу, еще пересылочныя деньги за одинъ фунтъ.

№ 38. 12 іюля 1865.

зачисляются: гардемарины: Григорій **Чухнинъ**, Николай **Булыгинъ**, Отто **Армфельдъ**, Иванъ **Стронскій**, Михаилъ **Перелешинъ** и Петръ **Домогадскій**,—всѣ шесть въ 1-й черноморскій сводный флотскій экипажъ.

назначаются, лейтенантъ Иванъ **Федоровскій 3-й**, состоять при кронштадтскомъ пароходномъ заводѣ, съ зачисленіемъ по флоту.

переводятся: по флотскимъ экипажамъ: мичманы: Михаилъ **Странполюбскій**, изъ 9-го, и Александръ **Бабицынъ**, изъ 5-го,—оба въ 8-й. Состоящій при ревельскомъ портѣ, кондукторъ корпуса инженеръ-механиковъ Анатолій **Славинскій**, въ 4-й флотскій экипажъ.

№ 39. 15 іюля 1865.

зачисляются: капитанъ 2-го ранга Дмитрій **Папаегоровъ** и лейтенантъ Владиміръ **Акимовъ 4-й**,—оба въ 1-й черноморскій сводный флотскій экипажъ.

www.starieknigi.info

причисляются, 1-го флотскаго Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала экипажа лейтенантъ Павелъ **Крузенштернъ 3-й**, къ 8-му флотскому экипажу.

переводятся: мичманы: Константинъ **Ермолаевъ**, изъ 11-го во 2-й флотскій экипажъ; Эдуардъ **Майдель**, изъ 11-го флотскаго экипажа въ ревельскій флотскій полуэкипажъ. По случаю назначенія 15-го минувшаго іюня лейтенанта Илларіона **Чайковскаго 2-го**, помощникомъ завѣдывающаго кадромъ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ с.-петербургскаго порта, состоявшаго въ означенной должности прежде того штабсъ-капитана Федора **Иванова 2-го**, считать отчисленнымъ отъ означенной должности, съ оставленіемъ состоять по адмиралтейству.

ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО.

№ 42. 19 іюня 1865.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что въ *Азовскомъ* морѣ, у города *Бердянска*, на оконечностяхъ строющагося здѣсь волнорѣза, около котораго глубина при обыкновенномъ уровнѣ воды 14 футъ, во все время навигаціи, постоянно зажигается по одному фонарю съ бѣлымъ огнемъ, высота коихъ надъ уровнемъ воды 15 футъ. На случай же, если сильное волненіе препятствуетъ горѣнію фонарей на оконечностяхъ волнорѣза, поднимаются два такихъ же фонаря, одинъ надъ другимъ, на плавучемъ маякѣ, стоящемъ противу средины волнорѣза, по внутреннюю его сторону, въ 15 саженяхъ отъ берега. Высота надъ горизонтомъ воды: верхняго огня 13, а нижняго 10 футъ. Огни эти устроены и содержатся временною коммисіею по устройству бердянскаго порта.

№ 43. 19 іюня 1865.

Гидрографическій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, что въ *Черномъ* морѣ, на рѣкѣ Бугъ, открыто освѣщеніе двухъ маяковъ: *Святотроицкаго* и *Волошскаго*.

1. *Святотроицкій* маякъ находится на лѣвомъ берегу р. Буга, на оконечности Русской косы. Маякъ состоитъ изъ желѣзной башни въ видѣ колонны съ базою и капителью и окрашенъ черною краскою. Аппаратъ маяка діоптрическій, 5 разряда, и поднимается снизу на вершину башни особо устроеннымъ механизмомъ. Огонь маяка постоянный, бѣлый и, возвышаясь надъ уровнемъ воды на 33,7 футъ, освѣщаетъ часть горизонта отъ SO 5° чрезъ S до SW 6° 30′ по правому компасу. Этотъ уголъ освѣщенія ограничиваетъ отмель, идущую отъ мыса Сарыкальска въ трехъ кабельтовыхъ, и отмель отъ Волошской косы въ одномъ кабельтовѣ.

www.starieknigi.info

2. *Волошскій* маякъ находится на правомъ, возвышенномъ берегу рѣки Буга, надъ первой балкой къ сѣверу, отъ Волошской косы, въ широтѣ N 46° 44′ 30″, долготѣ 31° 53′ 40″ къ О-ту отъ Гринича. Маякъ имѣетъ видъ домика, въ угловомъ окнѣ котораго установленъ діоптрическій аппаратъ 4 разряда. Огонь маяка постоянный, бѣлый и, возвышаясь надъ уровнемъ воды на 70 футъ, освѣщаетъ часть горизонта отъ SO 67° 30′ до SO 79° по правому компасу. Этотъ уголъ освѣщенія ограничиваетъ отмели, идущія, отъ Волошской и Русской косы, въ одномъ кабельтовѣ разстоянія каждую.

Судно, идущее изъ днѣпровскаго лимана въ рѣку Бугъ, увидѣвъ огонь Святотроицкаго маяка, должно держать на него до тѣхъ поръ, пока откроется съ лѣвой стороны огонь Волошскаго маяка. Появленіе полнаго свѣта Волошскаго маяка обозначитъ моментъ поворота судна, огибающаго Волошскую косу.

Отъ обоихъ маяковъ, внѣ показанныхъ пространствъ полнаго освѣщенія, бываетъ видѣнъ весьма слабый свѣтъ, въ предѣлы коего заходить не должно.

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНАГО.

№ 4. 17 іюня 1865.

Г. управляющій морскимъ министерствомъ, утвердивъ прилагаемую при семъ инструкцію *мастерамъ с.-петербургскаго порта*, приказалъ: «принять ее къ *исполненію* и *руководству*, какъ по с.-петербургскому порту, такъ и по адмиралтейскимъ южорскимъ заводамъ; распространеніе же оной на прочіе порты и заводы морскаго вѣдомства предоставить ближайшему усмотрѣнію начальства тѣхъ портовъ».

О таковомъ приказаніи кораблестроительный департаментъ имѣетъ честь объявить по морскому вѣдомству къ должному, до кого касаться можетъ, исполненію.

ИНСТРУКЦІЯ

МАСТЕРАМЪ С.-ПЕТЕРБУРГСКАГО ПОРТА.

§§

1) Въ исполненіи своихъ обязанностей мастера с.-петербургскаго порта, кромѣ отдѣльныхъ циркуляровъ, положеній, распоряженій и приказаній, время отъ времени объявляемыхъ по с.-петербургскому порту, издаваемыхъ какъ по сему предмету, такъ равно относительно работъ, пріема матеріаловъ, мастеровыхъ и рабочихъ, и внѣшняго по адмиралтейству порядка, руководствуются: а) положеніемъ о счетоводствѣ и отчетности портовъ и заводовъ морскаго вѣдомства

www.starieknigi.info

б) положеніемъ о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ сего вѣдомства по кораблестроительной части (приказъ г. управляющаго морскимъ министерствомъ 10 октября 1862 года № 153); в) правилами о порядкѣ и условіяхъ найма временныхъ мастеровыхъ и рабочихъ для адмиралтействъ и заводовъ морскаго вѣдомства (циркуляры кораблестроительнаго департамента 13 декабря 1860 г. № 19 и 16 ноября 1863 г. № 11); г) основаніями, на коихъ принимаются ученики въ адмиралтейскія мастерскія (цирк. кораб. депар. 26 ноября 1860 г. № 17); и д) настоящею инструкціею (*).

2) Тѣ изъ мастеровъ, которые еще не успѣли ознакомиться съ особенностями порученнаго имъ мастерства въ отношеніи судостроительныхъ работъ и морской службы вообще, обязаны изучить эти особенности, по возможности, безъ замедленія; а между тѣмъ, чтобы не оставаться въ невѣдѣніи, могутъ требовать, на первое время, краткихъ письменныхъ наставленій въ этомъ. Сіи наставленія составляются по указаніямъ инспектора кораблестроительныхъ работъ и старшаго портоваго механика и одобряются къ руководству капитаномъ надъ портомъ.

3) Въ положеніи о счетоводствѣ и отчетности адмиралтействъ и заводовъ морскаго вѣдомства имѣются нѣкоторыя указанія на обязанности, подчиненность и отвѣтственность мастеровъ, а также изложены правила, коими они должны руководствоваться: а) при исполненіи нарядовъ на работы и на изготовленіе и исправленіе вещей; б) по распредѣленію мастеровыхъ и рабочихъ на работы внутри и внѣ мастерской; в) относительно наличія матеріаловъ въ мастерскихъ; г) по веденію реэстра издѣлій мастерскихъ и рабочихъ листовъ, которые мастера удостовѣряютъ своею подписью въ томъ, что показанное въ листахъ количество матеріаловъ и рабочей силы согласно съ дѣйствительностью; д) въ требованіи, расходованіи и сдачѣ обратно матеріаловъ, принятыхъ для работъ и на дѣйствіе механизмовъ, а равно обрубковъ, обрѣзковъ, обсѣчекъ и опилокъ; е) относительно сдачи издѣлій мастерскихъ и неудавшихся работъ; ж) по предположеніямъ: объ устройствѣ для мастерскихъ или снабженіи оныхъ механическими и другими приспособленіями, инструментами, моделями и вообще вспомогательными средствами, и—относительно поврежденій, случающихся въ механизмахъ и другихъ приспособленіяхъ мастерской. Сверхъ того, мастера, для обстоятельнаго испол-

(*) Мастера снабжаются печатными экземплярами инструкціи и прочихъ, какъ упомянутыхъ въ настоящей инструкціи, такъ и другихъ, относящихся до мастеровъ, постановленій, и сими послѣдними или въ полномъ объемѣ, или же въ надлежащихъ извлеченіяхъ, заключающихъ въ себѣ тѣ статьи оныхъ, коими мастера обязаны руководствоваться. Исполненіе сего правила лежитъ на ближайшей заботливости помощниковъ капитана надъ портомъ, завѣдывающихъ адмиралтействами.

www.starieknigi.info

нения своихъ обязанностей, должны имѣть въ виду нѣкоторыя другія статьи сего положенія, а именно: а) объ обязанностяхъ инспектора кораблестроительныхъ работъ, портовыхъ механиковъ и содержателей мастерскихъ; б) о нарядахъ на работы; в) о мастеровыхъ и рабочихъ; г) объ отчетности мастерскихъ вообще; д) о техническомъ учетѣ работъ и о послѣдствіяхъ сего учета въ отношеніи излишняго употребленія матеріаловъ и рабочей силы.

4) На основаніи 1, 7, 9, 16 и 30 §§ Высочайше утвержденнаго 8 октября 1862 г. положенія о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ морскаго вѣдомства по кораблестроительной части: а) таковые мастеровые и рабочіе во всемъ, что касается до найма ихъ, производства имъ платы, взысканій и прочихъ отношеній между ними и портомъ, подчиняются упомянутымъ въ 1 § настоящей инструкціи правиламъ о порядкѣ и условіяхъ найма временныхъ мастеровыхъ; б) мастера обязаны рекомендовать портовому начальству тѣхъ изъ постоянныхъ мастеровыхъ, которые, по своему искусству и трудолюбію, заслуживаютъ повышенія изъ одного разряда въ другой, а также указывать на извѣстныхъ имъ людей, которыхъ, по основательному знанію ими мастерствъ, желательно имѣть въ числѣ постоянныхъ мастеровыхъ порта, не упуская изъ виду, что таковые мастеровые избираются преимущественно изъ учениковъ адмиралтейскихъ и заводскихъ мастерскихъ морскаго вѣдомства; в) на адмиралтейскія работы могутъ быть употребляемы лишь взрослые мастеровые и рабочіе, а именно: имѣющіе отроду 19 и болѣе лѣтъ; ученики же допускаются къ такимъ только изъ сихъ работъ, кои свойственны ихъ возрасту и соотвѣтствуютъ ихъ силамъ.

5) По правиламъ о порядкѣ и условіяхъ найма временныхъ мастеровыхъ и рабочихъ: а) мастера испытываютъ мастеровыхъ и удостоиваютъ ихъ къ пріему на работу, или бракуютъ; б) въ первомъ случаѣ они указываютъ на плату, которой мастеровой заслуживаетъ, обозначая ее не цифрами, а словами: низшей, средней и высшей; в) во время работъ мастеровые, рабочіе и ученики обязаны находиться въ непосредственномъ распоряженіи и полномъ повиновеніи у мастеровъ; г) ходатайствуя объ отдачѣ мастеровымъ работъ на урокъ, или съ платою со штуки или вѣса, мастера обязаны представлять краткія исчисленія, изъ которыхъ можно было бы видѣть, что казна, отдавая работу на срокъ, поштучно или съ вѣса, если и не пріобрѣтетъ другой выгоды, кромѣ полученія издѣлій скорѣе, чѣмъ при поденной работѣ, то и не понесетъ убытка; д) за лѣность, дурное выполненіе работы или ослушаніе, мастера подвергаютъ мастеровыхъ и рабочихъ денежнымъ взысканіямъ до двухъ разъ, не свыше половины поденной платы; е) извлеченія изъ этихъ

www.starieknigi.info

правилъ, относительно обязанностей и отвѣтственности самихъ мастеровыхъ и рабочихъ, о платѣ имъ и о взысканіяхъ, налагаемыхъ на нихъ, имѣются въ мастерскихъ въ рамкахъ подъ стекломъ.

6) Согласно основаніямъ, на коихъ допущенъ пріемъ учениковъ въ мастерскія адмиралтействъ и заводовъ морскаго вѣдомства, въ число таковыхъ учениковъ принимаются мальчики не моложе 14-ти лѣтъ, съ цѣлью образовать изъ нихъ не только знающихъ мастеровыхъ, но и вполнѣ знакомыхъ съ требованіями судостроительныхъ и вообще адмиралтейскихъ работъ, для пополненія сими мастеровыми, преимущественно предъ другими, кадръ постоянныхъ мастеровыхъ морскаго вѣдомства. Посему мастера обязаны обращать должное вниманіе на надлежащее и вполнѣ добросовѣстное обученіе мастерствамъ адмиралтейскихъ учениковъ, принимая, по возможности, личное участіе въ этомъ и неослабно требуя сего отъ тѣхъ мастеровыхъ, которые, по ихъ назначенію, должны руководить учениковъ въ изученіи избраннаго ими мастерства, по программамъ, составленнымъ мастерами и утвержденнымъ капитаномъ надъ портомъ.

7) Кромѣ указаній, заключающихся въ предъидущихъ §§ мастера, с.-петербургскаго порта должны имѣть въ виду, что сущность ихъ обязанностей состоитъ *въ завѣдываніи мастерскими, или въ производствѣ какихъ либо работъ*. Посему они:

8) Находятся въ мастерскихъ, или на работахъ, въ продолженіи всего рабочаго времени, по возможности, безотлучно, какъ въ будни, такъ и въ праздничные дни, если работы производятся въ эти дни, не требуя за сіе особаго вознагражденія или платы; на непродолжительныя же отлучки по дѣламъ службы испрашиваютъ дозволеніе у завѣдывающихъ адмиралтействами, которымъ непосредственно подчинены.

9) Строго слѣдятъ, чтобы мастеровые приступали къ работамъ отнюдь не позже времени, назначеннаго для того по распредѣленію рабочихъ часовъ, и не дозволяли бы себѣ оставлять занятій *въ ожиданіи звонка*, прежде наступленія времени, опредѣленнаго для прекращенія работъ, по случаю обѣда или совсѣмъ, а тѣмъ болѣе заниматься частною работою.

10) Принимаютъ дѣйствительныя мѣры къ усовершенствованію искусства мастеровыхъ, обращаютъ должное вниманіе на ихъ знаніе и усердіе, рекомендуя начальству заслуживающихъ поощренія и представляя къ увольненію, *безъ послабленія*, нерадивыхъ, но отнюдь не дозволяютъ себѣ ни самоуправства съ ними, а равно съ рабочими и учениками, ни употребленія ихъ на свои услуги.

11) Получивъ нарядъ, безотлагательно разсматриваютъ его, для удостовѣренія, нѣтъ ли въ ономъ, или въ слѣдующихъ къ нему

www.starieknigi.info

техническихъ данныхъ, неясностей или ошибокъ, и если встрѣтятъ какія либо недоразумѣнія, то за разъясненіемъ оныхъ обращаются къ завѣдующему адмиралтействомъ; если же онъ не разрѣшитъ сомнѣнія, то къ состоящему при конторѣ порта инженеру для дачи нарядовъ, или къ тому лицу, по указанію котораго должна быть сдѣлана вещь, или произведена работа.

12) Въ случаѣ накопленія большаго числа нарядовъ, назначаютъ очередь исполненія ихъ по указанію завѣдующаго адмиралтействомъ, который имѣетъ право предложить мастеру приступить и къ такой экстренной работѣ, на которую нѣтъ еще письменнаго наряда, принявъ, однакоже, мѣры, чтобы нарядъ былъ высланъ, по возможности, безъ замедленія.

13) При самомъ исполненіи работъ или изготовленіи вещей строго держатся нарядовъ, а равно сообщенныхъ имъ по этимъ работамъ и вещамъ техническихъ данныхъ, какъ то: чертежей, спецификацій, моделей, образцовъ и проч.; но это правило отнюдь не должно препятствовать мастерамъ достигать въ выдѣлкѣ вещей возможнаго совершенства; слѣдятъ, чтобы работы были выполняемы, а вещи изготовляемы прочно, чисто, къ опредѣленному сроку, изъ вполнѣ доброкачественныхъ и надлежащихъ матеріаловъ и непремѣнно съ соблюденіемъ возможной экономіи, какъ въ сихъ послѣднихъ, такъ и въ рабочей силѣ. Вещи же, передаваемыя, для окончательной отдѣлки, въ другія мастерскія, предварительно передачи, непремѣнно провѣряютъ съ чертежами, моделями или лекалами.

14) Зная вполнѣ средства мастерской и пользуясь ими, наблюдаютъ, чтобы имѣемые въ мастерской машины, станки, инструменты и другія приспособленія употребляемы были съ умѣніемъ и бережливостью, и содержались бы всегда въ полной исправности.

15) Постоянно заботясь объ улучшеніи самаго производства работъ и удешевленіи издѣлій, представляя завѣдующему адмиралтействомъ о тѣхъ усовершенствованіяхъ, кои, по ихъ мнѣнію и современному состоянію ихъ мастерства, могутъ быть сдѣланы съ этою цѣлью въ устройствѣ ли мастерскихъ, въ ихъ ли механическихъ средствахъ, инструментахъ, моделяхъ и образцахъ, или же въ употребленіи на выдѣлку вещей, тѣхъ или другихъ матеріаловъ.

16) Принимаютъ зависящія отъ нихъ мѣры къ тому, чтобы доставка къ мѣсту работъ лѣсовъ и другихъ громоздкихъ, или тяжелыхъ матеріаловъ и вещей, производилась посредствомъ перевозныхъ или механическихъ средствъ, а отнюдь не людьми, и чтобы вообще ручная работа была допускаема только при совершенной въ томъ неизбѣжности.

17) Слѣдятъ, чтобы трата матеріаловъ и угаръ не превосходили

www.starieknigi.info

количества, опредѣленнаго положеніями; если же сіи положенія оказываются несовременными, или таковыхъ вовсе неимѣется по изготовленію нѣкоторыхъ вещей, то составляютъ проэкты надлежащихъ по сему предмету положеній и передаютъ оные завѣдывающему адмиралтействомъ помощнику капитана надъ портомъ, для дальнѣйшихъ распоряженій.

18) Составляютъ проэкты, чертежи, смѣты и спесификаціи на новыя подѣлки и значительныя исправленія, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда это признано будетъ нужнымъ портовымъ начальствомъ, наблюдая при этомъ, чтобы исчисленія на матеріалы и рабочихъ были ограничиваемы предѣлами крайней необходимости, какъ по количеству, такъ и по стоимости.

19) Подготовляютъ себѣ преемниковъ въ лицѣ тѣхъ русскихъ молодыхъ людей, которые съ этою цѣлью должны находиться при мастерствахъ, на основаніи распоряженія управляющаго министерствомъ о томъ, чтобы, при каждомъ мастерѣ находились помощники. изъ лицъ, окончившихъ курсъ въ инженерномъ училищѣ морскаго вѣдомства, въ с.-петербургскомъ технологическомъ институтѣ, или въ другихъ этого рода училищахъ.

20) Участвуютъ, по востребованію, въ качествѣ экспертовъ, *по спеціальности каждаго*, въ освидѣтельствованіи: матеріаловъ и другихъ предметовъ, принимаемыхъ къ порту и назначаемыхъ въ продажу или низшее наименованіе, случающихся на судахъ поврежденій и при одефектованіи судовъ и ихъ принадлежностей.

21) Слѣдятъ за успѣхами техники и механики и посѣщаютъ, время отъ времени, находящіеся въ С.-Петербургѣ и его окрестностяхъ казенные и частные верфи и заводы, съ тою цѣлью, чтобы при обзорѣ этихъ заведеній и въ бесѣдахъ съ техниками оныхъ знакомиться съ тѣми измѣненіями и улучшеніями по технической и механической частямъ, которыя испытаны или уже введены на этихъ верфяхъ и заводахъ, и съ пользою для службы могутъ быть водворены и въ адмиралтействахъ с.-петербургскаго порта.

22) Исполняютъ всѣ порученія, какія начальство признаетъ нужнымъ возложить на нихъ, если эти порученія не выходятъ изъ круга ихъ спеціальности; о затрудненіяхъ же, встрѣчаемыхъ ими къ добросовѣстному и успѣшному выполненію своихъ обязанностей, неотлагательно доводятъ до свѣдѣнія ближайшаго начальства.

23) Постоянно имѣютъ въ виду, что никакими усиліями со стороны начальниковъ не можетъ вознаградиться отсутствіе ревностнаго имъ содѣйствія по надзору за людьми со стороны мастеровъ, ихъ помощниковъ и указателей, т. е. лицъ, непосредственно и непрестанно за ними наблюдающихъ. А потому мастера принимаютъ всѣ

www.starieknigi.info

мѣры, чтобы сдѣлать это наблюденіе вполнѣ дѣйствительнымъ, чему лучшимъ доказательствомъ будетъ: *успѣхъ, доброкачественность и умѣренная стоимость работъ.*

24) Въ отношеніи внѣшняго, полицейскаго порядка въ мастерскихъ, въ мѣстахъ работъ и вообще по адмиралтейству, строго исполняютъ установленныя по сему предмету правила и требуютъ того же отъ мастеровыхъ; такъ, между прочимъ, мастера наблюдаютъ: а) за чистотою и благочиніемъ въ мѣстахъ работъ; б) за надлежащимъ соблюденіемъ всѣхъ предосторожностей отъ пожара и отъ возможности полученія мастеровыми ушибовъ, ранъ и т. п. вреда, вслѣдствіе ихъ собственной небрежности, или неумѣнья обращаться со станками и другими механическими приспособленіями; в) чтобы мастеровые, получившіе какое либо поврежденіе, или просто заболѣвшіе, были немедленно доставляемы въ мѣстный адмиралтейскій лазаретъ; и г) чтобы по окончаніи работъ мастерская была заперта, огонь потушенъ и никто изъ мастеровыхъ или другихъ лицъ не оставался въ ней.

Примѣчанія:

1) Помощникъ мастера (подмастерье, а если его нѣтъ, то старшій изъ указателей) состоитъ въ распоряженіи мастера и въ точности исполняетъ всѣ его приказанія по дѣламъ службы; въ отсутствіе же мастера заступаетъ его мѣсто.

2) Какъ неоднократно встрѣчается надобность знать: находится ли мастеръ въ мастерской или на мѣстѣ производимой имъ работы, то постановляется правиломъ, чтобы мастера непремѣнно и собственноручно отмѣчали въ книгѣ, нарочно имѣемой для сего въ комнатѣ дежурнаго по адмиралтейству офицера, время своего прихода въ адмиралтейство и выхода изъ онаго.

ПО УПРАВЛЕНІЮ ФЛОТА ГЕНЕРАЛЪ-АУДИТОРА.

Высочайше утвержденное положеніе морскаго генералъ-аудиторіата по военно-судному дѣлу о прапорщикѣ корпуса инженеръ-механиковъ 11 флотскаго экипажа Василіѣ Егуповѣ, сужденномъ за невозвращеніе нижнимъ чинамъ машинной прислуги взятыхъ у нихъ на сохраненіе денегъ до 400 рублей.

Морской генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ дѣло сіе, нашелъ: 4 флотскаго экипажа пятеро нижнихъ чиновъ машинной прислуги объявили начальству, что въ 1863 г. они отдали, служившему съ ними тогда въ командѣ фрегата «Генералъ-Адмиралъ», прапорщику корпуса инженеръ-механиковъ Егупову деньги свои до 400 р. на

www.starieknigi.info

сохраненіе, но что, при обратномъ требованіи ими денегъ отъ Егупова, онъ не возвращаетъ. Вслѣдствіе сего былъ сдѣланъ отъ начальства запросъ Егупову, на который онъ отозвался, что въ настоящее время не имѣетъ средствъ къ уплатѣ означеннаго долга, но обязуется уплачивать изъ жалованья. По преданіи Егунова суду, онъ на допросѣ въ судѣ объяснилъ, что нижніе чины, отдавая ему деньги, сами предложили, что онъ можетъ тратить эти деньги на свои надобности. Встрѣтивъ же необходимость помочь престарѣлымъ своимъ родителямъ и брату, онъ издержалъ тѣ деньги, въ предположеніи уплатить изъ подъемныхъ при переводѣ въ сибирскую флотилію, куда и просился, но получилъ отказъ. Не могъ и занять денегъ, чтобы удовлетворить нижнихъ чиновъ: когда они потребовали деньги, немногіе его товарищи были на судахъ, а знакомыхъ, которые могли дать взаймы, у него не было. Къ чему добавилъ, что какъ только нижніе чины обратились къ нему съ требованіемъ, онъ, для обезпеченія ихъ, выдалъ имъ росписки въ долгѣ. Изъ показаній нижнихъ чиновъ, отдавшихъ деньги Егупову, усматривается, что ему было предоставлено употреблять деньги на свои надобности, съ тѣмъ, чтобы возвратить по востребованію. Вмѣстѣ съ тѣмъ изъ дѣла видно, что долгъ Егупова уплаченъ его товарищами, въ уваженіе того, что Егуповъ извѣстенъ имъ, въ нравственномъ отношеніи, съ самой лучшей стороны. По соображеніи вышеизложеннаго морской генералъ-аудиторіатъ нашелъ, что прапорщика Егупова слѣдуетъ подвергнуть отвѣтственности за то, что онъ, принявъ отъ нижнихъ чиновъ деньги съ правомъ тратить ихъ на свои надобности, но и съ обязанностію возвратить ихъ при востребованіи, издержалъ деньги, не имѣя въ виду вѣрныхъ средствъ къ точному исполненію принятой на себя обязанности, вслѣдствіе чего, не бывъ въ состояніи уплатить потребованный долгъ, нарушилъ къ себѣ довѣріе нижнихъ чиновъ и понудилъ ихъ объявить на него претензію. Посему морской генералъ-аудиторіатъ полагалъ: сдѣлать подсудимому прапорщику корпуса инженеръ-механиковъ Егупову выговоръ, дисциплинарнымъ порядкомъ, согласно 2 п. 8 § положенія объ охраненіи воинской дисциплины и о взысканіяхъ дисциплинарныхъ.

Положеніе это въ 14 день іюня 1865 года удостоено Высочайшаго утвержденія.

www.starieknigi.info

Рѣшеніе морскаго генералъ-аудиторіата по военно-судному дѣлу о матросахъ 7 флотскаго экипажа Васильѣ Сибирцевѣ и Васильѣ Кудряшевѣ, сужденныхъ за грабежъ и побѣгъ отъ команды съ утратою вещей казеннаго обмундированія.

Морской генералъ-аудиторіатъ, разсмотрѣвъ дѣло сіе, нашелъ: 13 мая 1863 г. въ $9^1/_2$ часовъ вечера, финляндскій уроженецъ, сапожныхъ дѣлъ мастеръ Мальмгренъ объявилъ словесно въ полиціи (въ управленіи 6 квартала Васильевской части), что его ограбили на Смоленскомъ полѣ два матроса, отняли у него серебряные часы съ мѣдною цѣпочкою, фуражку и разорвали платье. Въ докладной запискѣ пристава исполнительныхъ дѣлъ (той же части) с.-петербургскому оберъ-полиціймейстеру отъ 15 мая, сказано, что тогда же, когда было сдѣлано Мальмгреномъ помянутое объявленіе, былъ доставленъ въ полицію матросъ 7 флотскаго экипажа Василій Сибирцевъ и что изъ полицейскаго розысканія оказалось слѣдующее: Мальмгренъ, 13 мая въ 9 часовъ вечера, шелъ по Смоленскому полю домой изъ гостей, изъ Галерной гавани, и былъ настигнутъ двумя матросами, изъ коихъ одинъ ударилъ его такъ, что онъ упалъ и лишился чувствъ; послѣ чего матросы нанесли ему нѣсколько ударовъ, отняли часы съ цѣпочкою, сорвали съ него фуражку, разорвали его платье и, совершивъ грабежъ, пошли въ Галерную гавань. Очнувшись отъ испуга и побоевъ, Мальмгренъ началъ кричать о помощи,—тогда матросы побѣжали и одинъ изъ нихъ успѣлъ скрыться, другой же Василій Сибирцевъ, былъ пойманъ въ Галерной гавани городскимъ стражемъ Тимофѣевымъ. Вслѣдъ за симъ, спустя часъ времени, былъ доставленъ въ полицію купеческимъ сыномъ Дрелинымъ матросъ того же 7-го флотскаго экипажа Василій Кудряшевъ, задержанный у питейнаго дома, по Офицерской улицѣ, въ домѣ Баделина, гдѣ онъ продавалъ Баделину и неизвѣстнымъ крестьянамъ мѣдную цѣпочку отъ часовъ, которую тамъ же и бросилъ подъ столъ. По предъявленіи этой цѣпочки и означенныхъ двухъ матросовъ Мальмгрену, онъ объявилъ, что цѣпочка принадлежитъ ему и что матросы тѣ самые, которые нанесли ему побои, въ особенности же призналъ Кудряшева, нанесшаго первый ударъ. Матросы въ грабежѣ не сознались, причемъ Кудряшевъ утверждалъ, что цѣпочку купилъ у неизвѣстнаго человѣка за 7 коп. Часовъ Мальмгрена ни у матросовъ, при обыскѣ ихъ, ни затѣмъ нигдѣ не оказалось, а фуражка Мальмгрена была поднята на другой день послѣ происшествія городскимъ стражемъ Тимофѣевымъ на Смоленскомъ полѣ. Вмѣстѣ съ этой докладной запиской были представлены приставомъ письменное

www.starieknigi.info

объявленіе Мальмгрена о грабежѣ и свидѣтельство врача, производившаго медицинскій осмотръ Мальмгрена; обѣ эти бумаги отъ 15 мая. Въ первой изъ нихъ означено, между прочимъ, что часы, отнятые у Мальмгрена, стоютъ 15 руб. сер., а въ медицинскомъ свидѣтельствѣ изложено, что средина верхней губы Мальмгрена распухшая, побагровѣвшая и имѣетъ на внутренней поверхности раночку величиною въ 2 линіи; Мальмгренъ жалуется на боль въ затылкѣ, но впрочемъ находится въ удовлетворительномъ состояніи здоровья, внѣ всякой опасности. При производствѣ слѣдствія: Мальмгренъ объяснилъ, что матросы наскочили на него сзади и ударили его одинъ по затылку, а другой по лицу; удары нанесли рукою; оружія при нихъ никакого не видѣлъ; потомъ, при обыскѣ, у одного найденъ камень. Когда онъ, Мальмгренъ, отъ удара свалился,—матросы сорвали съ него часы, при чемъ разорвали жилетъ и сюртукъ. Матросы Сибирцевъ и Кудряшевъ въ ограбленіи Мальмгрена не сознались, и показали: Сибирцевъ,—что 13 мая былъ въ гавани на работѣ у подрядчика Кудрявцева и, получивъ деньги за работу, пошелъ съ товарищами въ кабакъ размѣнять деньги; выпилъ въ кабакѣ водки и, охмѣлѣвъ, не помнитъ куда пошелъ изъ кабака, а на другой день, проснувшись, увидѣлъ себя въ части, гдѣ также былъ и его товарищъ Кудряшевъ; за что взяли его Сибирцева въ часть не знаетъ; и Кудряшевъ,—что не помнитъ котораго мѣсяца и числа былъ съ Сибирцевымъ въ гавани на работѣ у подрядчика Кудрявцева, и, получивъ деньги за работу, пошли они, Кудряшевъ и Сибирцевъ, въ кабакъ размѣнять деньги. Зайдя въ кабакъ, выпили водки, послѣ чего Сибирцевъ ушелъ отъ него Кудряшева, а онъ пошелъ въ лавку купить хлѣба; на дорогѣ встрѣтился ему неизвѣстный человѣкъ и предложилъ купить бронзовую цѣпочку, которую онъ и купилъ за 7 коп. и, желая нажить барышъ, сталъ продавать ее въ кабакѣ, гдѣ, выпивъ водки, охмѣлѣлъ и былъ взятъ городовыми и доставленъ въ полицію; цѣпочки въ кабакѣ подъ столъ не кидалъ и за что взятъ въ полицію не знаетъ. На очномъ сводѣ сихъ матросовъ съ Мальмгреномъ, 17 октября, Мальмгренъ отозвался, что Сибирцевъ и Кудряшевъ кажется тѣ самые люди, которые ограбили его, утвердительно же сказать не можетъ, потому что происшествіе было въ довольно темное время и онъ не могъ хорошо запомнить ихъ лица. Городской стражъ Тимофѣевъ и купеческіе сыновья Баделинъ и Дрелинъ, подъ присягою засвидѣтельствовали: Тимофѣевъ,—что 13 мая вечеромъ, стоя на часахъ у будки въ гавани у смоленскаго поля, увидѣлъ, что два матроса, оказавшіеся впослѣдствіи Сибирцевъ и Кудряшевъ, пристали на полѣ къ неизвѣстному человѣку—Мальмгрену, какъ оказалось послѣ; почему

www.starieknigi.info

онъ, Тимофѣевъ, тотчасъ побѣжалъ къ означеннымъ людямъ и когда подбѣжалъ, то Мальмгренъ объявилъ, что матросы его ограбили. Матросы же въ это время побѣжали отъ Мальмгрена и Сибирцевъ поднялъ что-то съ земли. Онъ Тимофѣевъ побѣжалъ за матросами и взялъ Сибирцева, спрятавшагося подъ заборъ, обыскалъ его, но при немъ ничего не было. Баделинъ—что Кудряшевъ пришелъ къ нему въ питейное заведеніе вечеромъ и сталъ продавать бывшимъ тутъ неизвѣстнымъ людямъ цѣпочку; когда же его хотѣли задержать, онъ, бросивъ ее подъ столъ, скрылся изъ заведенія. Дрелинъ—что онъ шелъ по гавани и увидѣлъ бѣжавшаго на встрѣчу ему пьянаго матроса, котораго догонялъ городской стражъ, крича, чтобъ задержать этого матроса, вслѣдствіе чего онъ Дрелинъ остановилъ его. Въ судѣ Сибирцевъ и Кудряшевъ на первомъ допросѣ остались при прежнихъ своихъ показаніяхъ и за тѣмъ, по прочтеніи имъ въ судѣ выписки изъ дѣла, въ которую были внесены данные ими при слѣдствіи отвѣты, нашли, что показанія ихъ внесены въ нее вѣрно; впослѣдствіи же, при дополнительномъ спросѣ ихъ судомъ, показали, что въ день задержанія ихъ въ С.-Петербургѣ работали у Кудрявцева въ разныхъ партіяхъ и другъ друга въ тотъ день не видали. Сверхъ того, по дѣлу видно, что изъ полиціи Сибирцевъ и Кудряшевъ были препровождены въ инспекторскій департаментъ морскаго министерства, который отослалъ ихъ въ с.-петербургскій ордонансъ-гаузъ; отсюда они, при отношеніи 23 мая были пересланы въ штабъ главнаго командира кронштадтскаго порта, а изъ штаба 27 мая препровождены къ командиру 7 флотскаго экипажа, при бумагѣ, въ которой значилось, что они взяты за грабежъ. За симъ 3 іюня Кудряшевъ былъ взятъ въ пьяномъ видѣ, ночью, въ Кронштадтѣ, полицейскимъ обходомъ, а 10 іюня бѣжалъ изъ экипажа и находился въ бѣгахъ до 4 сентября, когда былъ поднятъ въ безчувственно пьяномъ видѣ, въ Кронштадтѣ, полиціею. Сибирцевъ тоже бѣжалъ изъ экипажа, именно 1 іюля, и былъ задержанъ въ Кронштадтѣ полиціею 23 сентября. По доставленіи ихъ изъ бѣговъ, неоказалось у нихъ разныхъ вещей казеннаго обмундированія. При дознаніи Сибирцевъ и Кудряшевъ показали, что побѣгъ сдѣлали, побуждаясь пьянствомъ. Относительно неоказавшихся вещей отозвались: Сибирцевъ,—что пальто во время побѣга износилъ, другихъ же вещей никакихъ не утратилъ, и что хѣтніе брюки и шинель остались въ ротѣ въ его нарахъ; и Кудряшевъ—что вещи онъ износилъ въ побѣгѣ. На показаніе Сибирцева, что вещи остались въ нарахъ, ротный командиръ отозвался, что показаніе это несправедливо. Сибирцевъ съ своей стороны никакихъ доказательствъ въ подтвержденіе того показанія не представилъ. Сообразивъ вышеизложенное, морской ге-

www.starieknigi.info

неральъ-аудиторіатъ нашелъ, что хотя Сибирцевъ и Кудряшевъ въ ограбленіи Мальмгрена не признались, но бытность означенныхъ матросовъ вмѣстѣ другъ съ другомъ предъ временемъ учиненія грабежа, какъ удостовѣряется это показаніемъ одного изъ подсудимыхъ же, Кудряшева; присяжное удостовѣреніе городскаго стража Тимофѣева, что онъ видѣлъ, что къ Мальмгрену пристали два матроса и что вслѣдъ за симъ, узнавъ отъ Мальмгрена, что матросы ограбили его, и догоняя грабителей, задержалъ одного изъ нихъ, спрятавшагося подъ заборомъ; то обстоятельство, что этотъ задержанный оказался Сибирцевъ; присяжное удостовѣреніе купеческаго сына Баделина, что Кудряшевъ, зайдя къ нему въ питейное заведеніе, продавалъ цѣпочку, которую, когда хотѣли его задержать, бросилъ подъ столъ и скрылся изъ заведенія; стараніе Кудряшева убѣжать отъ догонявшаго его городскаго стража; задержаніе Кудряшева по прошествіи не болѣе часа послѣ поимки Сибирцева; положительное указаніе Мальмгреномъ, на первыхъ порахъ, что изъ задержанныхъ и предъявленныхъ ему двухъ матросовъ, Кудряшевъ участвовалъ въ грабежѣ; объявленіе Мальмгреномъ, по предъявленіи ему означенной цѣпочки, что она принадлежитъ ему; непредставленіе подсудимыми никакихъ уважительныхъ доказательствъ къ своему оправданію, и наконецъ, дурное ихъ поведеніе, доказываемое ихъ побѣгомъ изъ команды и пьянствомъ,—всѣ эти улики, въ совокупности, приводятъ къ полному убѣжденію, что именно они, Сибирцевъ и Кудряшевъ, ограбили Мальмгрена. По ст. 514-й I кн. св. мор. угол. пост., за грабежъ виновные подлежатъ лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу, а въ статьѣ 27 той же книги сказано, что если за преступленіе подсудимымъ морскаго вѣдомства опредѣляется по своду морскихъ уголовныхъ постановленій ссылка въ каторжную работу, то родъ и продолженіе каторжныхъ работъ назначать на основаніи уложенія о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ. Посему морской генеральъ-аудиторіатъ опредѣлилъ: 1) матроса 7-го флотскаго экипажа Василья Сибирцева, 36 лѣтъ, и Василья Кудряшева, 33 лѣтъ, виновныхъ въ грабежѣ, первомъ побѣгѣ отъ команды и утратѣ вещей казеннаго обмундированія, на основаніи 514 и 27 ст. I кн. св. мор. угол. пост., 2223 ст. и 7 степ. 21 ст. XV т. св. зак. угол. кн. I (уложенія о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ) и согласно 84, 225, 361, 366, 513 ст. I кн., 301, 321 и 332 ст. II кн. того же свода мор. угол. пост., Высочайшихъ повелѣній, объявленныхъ въ приказахъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала 24 января 1861 г. № 13 и управляющаго морскимъ министерствомъ 17 апрѣля 1863 г.

www.starieknigi.info

№ 53, и съ сентенціей коммисіи военнаго суда при кронштадтскомъ портѣ,—лишить воинскаго званія и медалей въ память войны 1853—1856 годовъ и всѣхъ правъ состоянія и сослать въ каторжную работу на заводахъ, каждаго на четыре года. На удовлетвореніе финляндскаго уроженца Мальмгрена за отнятые у него часы и на возмѣщеніе убытка казны отъ утраты Сибирцевымъ и Кудряшевымъ вещей казеннаго обмундированія употребить собственное имущество подсудимыхъ; 2) предоставить главному командиру кронштадтскаго порта собрать свѣдѣнія: по чьему упущенію оставались Сибирцевъ и Кудряшевъ безъ строгаго надзора въ экипажѣ, по доставленіи ихъ изъ с.-петербургскаго ордонансъ-гауза, и взыскать, въ предѣлахъ предоставленной власти, дисциплинарнымъ порядкомъ, за это упущеніе.

ПРИБАВЛЕНІЕ

Къ отдѣлу «Распоряженія правительства».

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ.

Въ 26-й день іюля 1865 года,

ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАНЫ:

Чинамъ, возвратившимся изъ кругосвѣтнаго плаванія:

Корвета «Калевала»:

Командиру корвета, капитанъ-лейтенанту Федору Геркену	Орд. Св. Станислава 2-й степ. съ Императорскою короною.
Лейтенантамъ:	
Старшему офицеру, Владиміру Верховскому 1-му	Орд. Св. Анны 3-й степ.
Батарейному командиру, Николаю Шихманову 2-му	Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Вахтеннымъ начальникамъ: Андрею Деливрону 3-му	
Якову Гильтебранду	

www.starieknigi.info

Мичманамъ:

Гаврінлу **Барташевичу 3-му**	Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Вадиму **Благодареву**	
Михайлу **Ахлестышеву**	
Ивану **Сарычеву 4-му**	
Алексѣю **Бирилеву**	
Александру **Пиленко**	
Ревизору, Василью **Герасимову** . . .	
Младшему штурманскому офицеру, прапорщику Николаю **Чупракову**	
Младшему врачу 5-го флотскаго экипажа, коллежскому ассесору Ивану **Розову** . . .	

Клипера «Абрекъ»:

Бывшему командиру клипера, нынѣ командиру строющейся броненосной батареи «Кремль», капитану 1-го ранга Константину **Пилкину 1-му**	Аренда по чину съ 1-го января будущаго 1866 года.

Лейтенантамъ:

Старшему офицеру, Николаю **Седлецкому**.	Орденъ Св. Владиміра 4-й степ.
Батарейному командиру, Аркадію **Муратову**.	Орд. Св. Анны 3-й степ.

Вахтеннымъ начальникамъ:

Ильѣ **Зеленому 4-му**	Орд. Св. Анны 3-й степ.
Алексѣю **Балку 3-му**	Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Николаю **Повалишину 4-му**	Орд. Св. Анны 3-й степ.

Мичманамъ:

Александру **Леману 2-му**	Орд. Св. Анны 3-й степ.
Ревизору, Василью **Вахтину 2-му** . . .	Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Старшему штурманскому офицеру, прапорщику Тимофѣю **Вудрину**	Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Старшему механику, инженеръ-подпоручику Николаю **Стронскому**	Орд. Св. Станислава 3-й степ. и 340 рублей изъ государственнаго казначейства.
Младшему механику, инженеръ-прапорщику Александру **Федорову**	Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Младшему врачу 5-го флотскаго экипажа, коллежскому ассесору Фромгольду **Гольбеку**.	Орд. Св. Анны 3-й степ.

www.starieknigi.info

Чинамъ возвратившагося изъ Атлантическаго океана фрегата «Дмитрій Донской».

Командиру фрегата, капитану 1 ранга барону Григорію **Майделю**	Орд. Св. Анны 2-й степ.
Бывшему старшему офицеру, нынѣ командиру клипера «Изумрудъ», капитанъ-лейтенанту Владиміру **Врыпкину 2-му**	Орд. Св. Станислава 2-й степ.
Лейтенантамъ:	
Вахтеннымъ начальникамъ:	
Роману **Боилю 3-му**	Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Федору **Гирсу 2-му**.	Орд. Св. Станислава 2-й степ. съ Императорскою короною.
Владиміру Мессеру **4-му**	Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Константину **Аболешеву 3-му**	Орд. Св. Анны 3-й степ.
Ивану **Кислинскому 2-му**	Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Петру **Рыкачеву 4-му**	
Ревизору, князю Константину **Мещерскому**	
Штурманскимъ офицерамъ:	
Старшему, поручику Василью **Трапезникову 2-му**	
Младшему, подпоручику Дмитрію **Томилову**	
Старшему врачу 2-го флотскаго экипажа, надворному совѣтнику Ѳомѣ **Зброжеку** . .	Орд. Св. Станислава 2-й степ. съ Императорскою короною и мечами надъ орденомъ.
Коммисару 2-го флотскаго экипажа, коллежскому регистратору Бугуславу **Шплету** .	150 рублей изъ государственнаго казначейства.

Чинамъ возвратившагося изъ Средиземнаго моря клипера «Алмазъ»:

Вахтенному начальнику и ревизору, мичману Егору **Вережныхъ**	Орд. Св. Станислава 3-й степ.
Старшему механику, инженеръ-поручику Владиміру **Екимову 1-му**.	370 рублей изъ государственнаго казначейства.
Состоящему въ причисленіи къ 8-му флотскому экипажу, капитану 2-го ранга Александру **Ершову 1-му**	Орд. Св. Владиміра 4-й степ.

www.starieknigi.info

II

ОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

ОТЧЕТЪ

НАЧАЛЬНИКА СТРОИТЕЛЬНАГО УПРАВЛЕНІЯ

МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА,

ИНЖЕНЕРЪ-ГЕНЕРАЛЪ-ЛЕЙТЕНАНТА Роде,

ЗА 1864 ГОДЪ.

Въ 1864 году состояло морскихъ строеній въ балтійскихъ, черноморскихъ и каспійскихъ портахъ, въ Архангельскѣ и въ портахъ Восточнаго океана, а также маяковъ со службами, всего, по воинскимъ вѣдомостямъ, въ числѣ 2139 нумеровъ.

Ассигновано:

На ремонтъ всѣхъ этихъ зданій и сооруженій	174 344 р.
— новыя постройки и капитальныя перестройки	771 120 —
Изъ прежнихъ ассигнованій, а также изъ суммъ кораблестроительнаго департамента и артиллерійскаго управленія израсходовано . . .	562 807 —
Итого . . :	1508 271 р.

www.starieknigi.info

I. ДѢЙСТВІЯ ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЧАСТИ.

Въ теченіе 1864 г. поступило въ строительное управленіе проэктовъ со смѣтами на постройки, исправленія и перестройки морскихъ зданій и сооруженій 140, а именно:

	Количество.	Итоги представленныхъ смѣтъ.		Итоги утвержденныхъ смѣтъ.		Сдѣланное при утвержденіи смѣтъ сокращеніе.	
		Рубли.	К.	Рубли.	К	Рубли.	К.
По С. Петербургу . .	60	178936	9	150029	90	28933	19
— Ижорскимъ заводамъ	4	17968	3	16116	38	1851	65
— Кронштадту . . .	46	804466	28	647730	3	156736	25
— Ревелю.	1	883	26	882	31	—	95
— Балтійскимъ маякамъ	1	3644	76	3204	10	440	66
— Архангельску. . .	2	947	43	937	87	9	56
— Бѣломорскимъ маякамъ	2	42927	16	40266	72	2660	44
— Астрахани	10	234625	7	186267	55	48357	52
— Николаеву	12	48052	47	43520	59	4531	88
— Севастополю . . .	2	2124	87	1865	50	259	37
Итого . .	140	1334602	42	1090820	95	243781	47

Сокращеніе смѣтныхъ требованій составляетъ 20% съ общаго итога поступившихъ смѣтъ.

Изъ проэктовъ заслуживаютъ вниманія:

www.starieknigi.info

По С.-Петербургу.

Обращеніе зданій № 13 въ новомъ адмиралтействѣ въ механическую мастерскую, для приготовленія артиллерійскихъ снарядовъ.

Перестройка дома бывшей инженерной команды для одиночнаго заключенія провинившихся нижнихъ чиновъ.

Построеніе въ главномъ гребномъ портѣ деревянной лабораторіи.

Приспособленіе одной половины нижняго этажа зданія корабельной мастерской № 19 въ новомъ адмиралтействѣ къ установкѣ машинъ: деревострогательной, пильной и другихъ, равно для помѣщенія блоковой, столярной и токарной мастерскихъ, и построеніе вновь каменной пристройки съ дымовою трубою для помѣщенія паровыхъ котловъ, съ проложеніемъ водопроводной трубы, устройствомъ пріемника и колодца, для снабженія паровыхъ котловъ водою.

Устройство каменнаго корридора отъ шатра надъ каменными печами къ вновь построенной мастерской на Галерномъ островкѣ.

Устройство фундаментовъ подъ кранъ въ 10 тоннъ на Галерномъ островкѣ.

Построеніе сарая въ главномъ гребномъ портѣ, для храненія огнестрѣльныхъ вещей артиллерійской части, судовыхъ пустыхъ пороховыхъ ящиковъ и бочекъ.

По Адмиралтейскимъ Ижорскимъ заводамъ.

Перестройка мѣдикотельной мастерской подъ №№ 8 и 9.

Исправленіе отсырѣвшей и обвалившейся стѣны и свода надъ чугуннымъ русломъ отъ кузницы къ машинному мастерству и подземнаго привода отъ машинной къ чугуннолитейной.

По Кронштадту.

Построеніе каменнаго пороховаго погреба на сѣверномъ фарватерѣ.

Построеніе каменнаго пороховаго погреба на Лисьемъ Носу.

Приспособленіе сѣверовосточной башни для одиночнаго заключенія провинившихся нижнихъ чиновъ.

www.starieknigi.info

Капитальное исправленіе 12 казармъ 1-го отъ W служительскаго флигеля.

Перестройка 7-го отъ О-та губернскаго флигеля.

Устройство службъ при 7-мъ и образцовомъ флигеляхъ.

Перестройка образцоваго флигеля.

Капитальная перестройка кухонь при 1 и 2 служительскихъ флигеляхъ.

Перестройка морской артиллерійской лабораторіи.

Перестройка второй половины 2-го отъ W служительскаго флигеля.

Выведеніе фундаментовъ подъ поворотные краны по обѣимъ сторонамъ канала Петра I.

Построеніе деревяннаго зданія для плаза въ доковомъ адмиралтействѣ.

По бѣломорскимъ маякамъ.

Перестройка верхней части каменнаго маяка на островѣ Моржовцѣ и деревянныхъ службъ.

Построеніе деревянныхъ службъ при маякахъ на островѣ Жужмуѣ и Зимнихъ горахъ.

По Астрахани.

Укрѣпленіе береговъ р. Волги и адмиралтейскаго канала отъ подмыва полыми водами.

По каспійскимъ маякамъ.

Построеніе каменнаго Петровскаго маяка на западномъ берегу Каспійскаго моря въ сѣверномъ Дагестанѣ.

Построеніе каменныхъ службъ при Тюпъ-Караганскомъ маякѣ.

По бакинскому порту.

Построеніе каменной двухъэтажной казармы для 250 человѣкъ холостыхъ нижнихъ чиновъ.

Построеніе каменныхъ службъ при госпиталѣ.

www.starieknigi.info

По Николаеву.

На сооруженіе госпиталя, павильонной системы, на 620 кроватей. Проэктъ этотъ представленъ инженеръ-капитаномъ академикомъ Соколовымъ на программу, приложенную къ отчету за 1863 годъ.

Увеличеніе существующаго пильнаго завода.

Обращеніе зданій стараго острога въ военно-исправительную тюрьму для нижнихъ чиновъ черноморской и каспійской флотилій.

Разсмотрѣніе и утвержденіе техническихъ смѣтъ.

Къ числу смѣтъ, въ которыхъ, на основаніи существующихъ правилъ и положеній, съ примѣненіемъ болѣе простыхъ и удобныхъ способовъ выполненія работъ, сдѣланы управленіемъ наиболѣе значительныя сокращенія въ исчисленіи потребности суммъ, принадлежатъ:

По С.-Петербургу.

	Исчислено было.	По утвержденіи назначено.	Сокращеніе въ процен.
	Рубли.	Рубли.	
1) На построеніе части деревяннаго забора въ главномъ гребномъ портѣ, для огражденія адмиралтейства	18 573	12 954	30%
2) На устройство во дворѣ казармы гвардейскаго экипажа плаца для ученій	531	289	50%
3) На построеніе при новыхъ элингахъ на Галерномъ островкѣ дамбы и двухъ палъ	5 569	3 951	30%
4) На построеніе въ главномъ гребномъ портѣ деревянной на каменномъ фундаментѣ лабораторіи	3 537	2 464	30%
5) На устройство на Галерномъ островкѣ желѣзныхъ дорогъ, разобраніе 2 ветхихъ сараевъ и смоловарни	9 629	7 006	25%

www.starieknigi.info

6) На построеніе деревяннаго сарая, для храненія огнестрѣльныхъ вещей артиллерійской части, пустыхъ пороховыхъ ящиковъ и бочекъ	3 068	1 887	40%
По Кронштадту.			
7) На производство зимнихъ работъ по устройству каменнаго пороховаго погреба за сѣверо-восточною башнею	75 026	54 121	30%
8) На построеніе деревяннаго пороховаго погреба на Лисьемъ Носу	75 396	54 913	25%
9) На устройство береговаго откоса противъ угольныхъ сараевъ военной гавани для предупрежденія разрушенія дамбы. .	5 800	3 608	25%
10) На построеніе деревяннаго зданія для плаза въ доковомъ адмиралтействѣ	12 407	8 887	30%
По Николаеву.			
11) На построеніе при соборѣ каменнаго сарая, для храненія катафалковъ и прочихъ церковныхъ принадлежностей, со сломкою ветхаго	9 659	6 759	30%

Кромѣ того, отъ измѣненія самыхъ проэктовъ требованіе суммъ сокращено: по устройству фундаментовъ подъ поворотные краны по обѣимъ сторонамъ канала Петра I съ 83153 руб. на 32300 руб. т. е., болѣе 60% и по построенію Петровскаго маяка съ 85880 руб. на 54538 руб., т. е. болѣе 35%.

www.starieknigi.info

Техническая отчетность.

Техническихъ въ видѣ смѣтъ отчетовъ повѣрено въ чертежной управленія и утверждено техническимъ строительнымъ комитетомъ 57 на сумму 111400 руб. 29 коп., а именно:

	Количество.	На сумму.	
		Рубли.	Коп.
По С. Петербургу	23	48090	72
— Кронштадту	22	52091	50
— Ревелю	1	336	96
— Балтійскимъ маякамъ	5	3345	78
— Астрахани	1	2329	48
— Архангельску	3	983	95
— Николаеву	2	4221	90
Итого	57	111400	29

Годовыхъ техническихъ отчетовъ разсмотрѣно въ искуственномъ отношеніи чертежною управленія 4, на сумму 163588 руб. 84 коп., а именно:

	Количество.	За какой срокъ.	На сумму.	
			Рубли.	Коп.
По Николаеву	2	1862	374	56
— Каспійскимъ маякамъ	1	1862	56894	84
— Пароходному заводу въ Кронштадтѣ	1	1859	106319	94
Итого	4	—	163588	84

www.starieknigi.info

II. ДѢЙСТВІЯ ПО ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ЧАСТИ.

Утвержденный адмиралтействъ-совѣтомъ, по журналу 3-го іюня № 2954, ст. 23539, планъ хозяйственныхъ операцій по строительной части на 1864 годъ, въ общихъ положеніяхъ относительно способовъ выполненія работъ былъ тотъ же, что и въ 1863 году, и какъ положенія эти изъяснены въ отчетѣ за тотъ годъ, то на сей разъ я ограничусь изложеніемъ только нѣкоторыхъ частныхъ мѣръ, примѣненныхъ къ дѣйствію въ 1864 году.

Всѣ торги по работамъ с. петербургскаго порта назначено было производить въ конторѣ надъ портомъ, какъ по зданіямъ, состоящимъ въ вѣдѣніи начальника строительной части, такъ и по зданіямъ главнаго адмиралтейства, состоящимъ въ вѣдѣніи особаго строителя. Заключеніе контрактовъ и другихъ хозяйственныхъ операцій предоставлено было начальнику строительной части, согласно 37 § общаго образованія портоваго управленія, съ тѣмъ, чтобы только о работахъ, превышающихъ его власть, онъ входилъ, по производствѣ торговъ, съ представленіями въ строительное управленіе.

По устройству береговыхъ сооруженій для броненоснаго судостроенія поставлено было въ обязанность начальнику строительной части всѣ требованія по составленію проэктовъ и смѣтъ, наблюденію за ходомъ работъ и производству оныхъ исполнять непосредственно по распоряженію кораблестроительнаго департамента, руководствуясь утвержденными по строительной части цѣнами въ такомъ только случаѣ, если не было бы дано отъ кораблестроительнаго департамента особыхъ утвержденныхъ имъ цѣнъ.

Главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ особымъ пунктомъ постановлено было въ обязанность, за разрѣшеніями такихъ случаевъ и обстоятельствъ по работамъ, которыя превышаютъ власть, предоставленную имъ по законамъ, входить, непосредственно, съ представленіями къ управляющему морскимъ министерствомъ, съ объясненіемъ своего мнѣнія, изложеніемъ необходимыхъ данныхъ и съ приложеніемъ надлежащихъ документовъ, какъ то: смѣтъ, чертежей, актовъ и проч.

Мѣра эта была основана на томъ, что иногда мѣстные на-

www.starieknigi.info

чальники, въ видахъ выиграпія времени, не давъ предположеніямъ своимъ, требующимъ разрѣшенія высшаго начальства и слѣдовательно довольно важнымъ или исключительнымъ, должнаго развитія, или же не постановивъ своего заключенія по особому при работахъ обстоятельству или случаю, входятъ въ сношеніе съ строительнымъ управленіемъ, предоставляя ему соображенія, какія имъ составлены будутъ, представить на утвержденіе начальства. Но вмѣсто выиграпія времени, чрезъ недостаточное разъясненіе дѣла, какъ были тому примѣры, заводится только излишняя переписка и является возможность недоразумѣній. Вся хозяйственная часть работъ по сооруженію новаго дока въ Кронштадтѣ, по примѣру прошлыхъ лѣтъ, предоставлена была непосредственно распоряженію главнаго командира порта.

Усмотрѣнію главнаго командира кронштадтскаго порта, по его о томъ ходатайству, предоставлено было также, столярныя подѣлки для капитальныхъ работъ производить на с. петербургской машинной фабрикѣ, съ тѣмъ, чтобы: 1) поштучныя вѣдомости составлялись непремѣнно по установленнымъ ремонтнымъ цѣнамъ, и чтобы договорная цѣна на столярныя издѣлія каждый разъ, т. е. по всякой отдѣльной постройкѣ или перестройкѣ, была утверждаема главнымъ командиромъ порта, не превосходя ремонтныхъ цѣнъ, соотвѣтствовала бы, хотя приблизительно, подрядной цѣнѣ, на ту постройку или перестройку; 2) чтобы товарищество машинно-столярной фабрики было обязано отвѣчать за прочность своихъ издѣлій и въ случаѣ недоброкачественности матеріаловъ или работы, исправлять безвозмездно, въ теченіе одного года; 3) чтобы установка на мѣста издѣлій лежала также на обязанности товарищества; 4) чтобы приборы поставлялись отъ товарищества въ количествѣ и качествѣ, назначенномъ по условію и сходно съ утвержденными образцами, и 5) чтобы сроки изготовленія столярныхъ вещей были вполнѣ соглашаемы съ сроками общаго производства работъ.

Ремонтныя работы по с. петербургскому и кронштадтскому портамъ, въ уваженіе мѣстныхъ обстоятельствъ, объясненныхъ въ отчетѣ за 1862 годъ, предоставлены были, по примѣру 1863 г. и на тѣхъ же самыхъ основаніяхъ, въ хозяйственное распоряженіе начальниковъ строительныхъ частей, съ тѣмъ

www.starieknigi.info

непремѣннымъ условіемъ, чтобы работы выполнялись не свыше нормальныхъ цѣнъ, съ утвержденія ихъ въ С. Петербургѣ строительнымъ управленіемъ, а въ Кронштадтѣ главнымъ командиромъ порта.

Въ Архангельскѣ, какъ замѣчено на опытѣ, по неразвитости промышленности вовсе не является желающихъ на торги по ремонтнымъ работамъ, не смотря на вызовы, ежегодно повторяемые по нѣсколько разъ; такъ что назначеніе торговъ на ремонтъ въ этомъ портѣ имѣетъ единственнымъ послѣдствіемъ, потерю весьма краткаго тамъ удобнаго для работъ времени и потому, по ходатайству капитана надъ портомъ, означенныя работы въ 1864 году предоставлены были въ хозяйственное его распоряженіе, съ тѣмъ, чтобы онъ выполнялъ ремонтъ съ возможнымъ пониженіемъ справочныхъ цѣнъ.

Главному командиру астраханскаго порта, для успѣшности работъ по каспійскимъ маякамъ и бакинскому порту предоставлено было заготовку нѣкоторыхъ вещей и предметовъ производить въ С. Петербургѣ или Москвѣ, выдавать рабочимъ задатки и вообще принимать мѣры, по усмотрѣнію пользъ, нуждъ и обстоятельствъ, къ обезпеченію достоинства и быстроты работъ и къ достиженію выгоднѣйшихъ цѣнъ.

Еще до утвержденія адмиралтействъ-совѣтомъ означеннаго плана по хозяйственной части работъ, испрошены были, по особой экстренности, разрѣшенія на выполненіе безъ торговъ хозяйственно: въ С. Петербургѣ, работъ по устройству фундамента для прибора Наве въ лабораторіи на волковомъ полѣ и по укрѣпленію дамбъ въ фрегатскомъ элингѣ на Галерномъ островкѣ; въ Кронштадтѣ—на устройство основанія для кронштлотскаго маяка съ постройкою моста и на заказъ въ Англіи чугунной башни и освѣтительнаго френелевскаго аппарата.

Постройка пороховыхъ погребовъ въ Кронштадтѣ производилась также на основаніи особыхъ разрѣшеній, а именно:

3-го января, передано было въ строительное управленіе представленіе главнаго командира кронштадтскаго порта съ предложеніемъ коммерціи совѣтника Кудрявцева, принять на себя постройку пороховыхъ погребовъ, при кронштадтскомъ портѣ, на томъ же основаніи, какъ онъ производилъ разныя постройки для броненоснаго судостроенія въ Новомъ адмиралтействѣ и на Галерномъ островкѣ въ С.-Петербургѣ.

www.starieknigi.info

Въ докладѣ этомъ генералъ-адъютантъ Новосильскій объяснялъ, что не находитъ особой выгоды въ предложеніи Кудрявцева и потому полагаетъ болѣе удобнымъ отдать работы по устройству пороховыхъ погребовъ съ публичныхъ торговъ на общепринятомъ основаніи.

Въ особомъ же соображеніи было упомянуто, что утвержденныя ремонтныя цѣны, по которымъ составляются, на основаніи существующихъ по морской строительной части постановленій, техническія смѣты на работы, представляютъ пониженія болѣе 10% со справочныхъ цѣнъ 1863 г., между тѣмъ, какъ Кудрявцевъ, согласно условій заключеннаго имъ контракта на строительныя работы по желѣзному судостроенію въ С.-Петербургѣ, дѣлаетъ уступки со смѣтъ, составленныхъ по справочнымъ цѣнамъ, отъ 5% до 10%, т. е., что производство работъ по цѣнамъ Кудрявцева обойдется дороже смѣтныхъ цѣнъ.

Совершенно соглашаясь съ главнымъ командиромъ въ томъ общемъ выводѣ, что всего надежнѣе можно достигнуть выгодныхъ и болѣе близкихъ къ истинѣ цѣнъ, посредствомъ испытанія установленнымъ порядкомъ торговъ на работы и, имѣя въ виду, что на устройство пороховаго погреба на Лисьемъ носу не было представлено смѣты, равно какъ и на лѣтнія работы по возведенію другаго погреба, на сѣверномъ фарватерѣ, за сѣверовосточною башнею, и что ассигнованія еще не послѣдовало, строительное управленіе полагало, съ своей стороны, на постройку пороховаго погреба на Лисьемъ носу и на лѣтнія работы по устройству погреба на сѣверномъ фарватерѣ произвести, по составленіи и утвержденіи смѣтъ и детальнаго проэкта, установленнымъ порядкомъ торги при кронштадтскомъ портѣ.

Что же касается до зимнихъ работъ по устройству втораго изъ сихъ погребовъ, то управленіе, по внимательномъ соображеніи, по смѣтѣ, потребнаго для выполненія ихъ срока и остающагося удобнаго зимняго времени, для работъ со льда, нашло необходимымъ принять самыя рѣшительныя мѣры къ открытію ихъ въ усиленномъ видѣ, въ возможно скорѣйшемъ времени, и потому, по мнѣнію управленія, не только не представлялось удобнымъ назначать торги на эти работы, но необходимо было для выполненія оныхъ имѣть всѣ потребные ма-

www.starieknigi.info

теріалы на лицо въ готовности, такъ какъ на заготовку и доставку оныхъ, еслибы у подрядчика не было ихъ въ наличіи, пришлось бы употребить около 4 недѣль, и тогда самое удобное время было бы пропущено и успѣшное окончаніе работъ представилось бы сомнительнымъ.

Основываясь на этомъ обстоятельствѣ и имѣя въ виду, что Кудрявцевъ имѣетъ въ наличіи большой запасъ лѣсу и камня и что притомъ у него находятся артели опытныхъ въ гидравлическихъ постройкахъ рабочихъ, управленіе пришло къ тому заключенію, что было бы самымъ надежнымъ предоставить этому подрядчику выполненіе зимнихъ работъ по постройкѣ погреба на сѣверномъ фарватерѣ, еслибы онъ только согласился взять на себя эти работы, отдѣльно отъ лѣтнихъ, на которыя должны быть произведены торги.

Соображая за тѣмъ, по какимъ цѣнамъ было бы удобно и выгодно поручить Кудрявцеву означенныя работы, управленіе изъясняло, что весьма близкая къ истинѣ цѣна была бы достигнута, если бы Кудрявцевъ съ утвержденныхъ смѣтныхъ цѣнъ, понижающихъ справочныя болѣе чѣмъ на 10%, сдѣлалъ скидку еще 5%.

Соображеніе это строительное управленіе основывало на томъ, что торговыя цѣны на 1864 г. еще не установились и потому можно руководствоваться только цѣнами 1863 г., а въ томъ году главный командиръ кронштадтскаго порта призналъ нормальными, представляющія пониженіе со справочныхъ цѣнъ немного болѣе 10% и что норма эта принята была для обыкновенныхъ ремонтныхъ работъ, а зимнія работы по постройкѣ погреба на сѣверномъ фарватерѣ, кромѣ экстренности, по самому свойству своему, какъ гидравлическія, подверженныя разнымъ случайностямъ, должны неминуемо быть дороже.

Прописанное предположеніе свое строительное управленіе сообщило на заключеніе главнаго командира кронштадтскаго порта, съ тѣмъ, что если онъ не изыщетъ другаго надежнаго и болѣе дешеваго способа къ выполненію сказанныхъ работъ, то распорядился бы, по окончательномъ соглашеніи съ Кудрявцевымъ въ цѣнѣ, немедленнымъ открытіемъ въ самомъ обширномъ размѣрѣ работъ сихъ чрезъ помянутаго подрядчика и объ утвержденіи этого распоряженія, равно какъ и о заключеніи

www.starieknigi.info

контракта съ Кудрявцевымъ вошелъ бы съ представленіемъ въ адмиралтействъ-совѣтъ.

Адмиралтействъ-совѣтъ журналомъ 29 января, ст. 23347, рѣшилъ зимнія работы предоставить Кудрявцеву на изложенныхъ въ докладѣ основаніяхъ, а на прочія работы произвесть торги.

Послѣ того, въ началѣ іюня, Кудрявцевъ вошелъ съ вторичнымъ предложеніемъ, изъявляя готовность принять на себя продолженіе работъ по постройкѣ пороховаго погреба на сѣверномъ фарватерѣ, а также постройку погреба на Лисьемъ носу, съ тѣмъ, чтобы ему предоставлено было выполнять эти работы по счетамъ, веденнымъ подъ честнымъ словомъ, съ надбавкою въ пользу его 10%, обязуясь выполнять работы во всемъ согласно съ утвержденными проэктами, смѣтами и кондиціями и подъ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, что цѣны, которыя казна будетъ ему уплачивать, не превысятъ тѣхъ цѣнъ, по которымъ онъ производилъ зимнія работы по пороховому погребу на сѣверномъ фарватерѣ, т. е. будутъ понижать смѣтныя цѣны не менѣе, какъ на 5%, что независимо отъ сего работы по постройкѣ погреба на Лисьемъ носу, согласно 1844 ст. X т. ч. 1 св. зак. гражд., должны быть произведены въ 1864 году только въ мѣрѣ остающейся для нихъ отъ ассигнованія суммы и что въ обезпеченіе своей исправности, онъ долженъ представить законный и благонадежный залогъ на $^1/_{10}$ часть подрядной суммы.

При обсужденіи этого предположенія были приняты во вниманіе слѣдующія данныя: 1) что постройка пороховыхъ погребовъ должна быть произведена съ особенною прочностію и тщательностію, какъ по назначенію подобныхъ зданій, такъ и по мѣстнымъ условіямъ, и что достоинство работъ, независимо отъ другихъ условій, всегда зависитъ въ извѣстной степени отъ исправности и благонадежности подрядчика, и что коммерціи совѣтникъ Кудрявцевъ заявилъ себя о разнымъ значительнымъ работамъ вполнѣ надежнымъ подрядчикомъ, съ готовыми средствами, между тѣмъ, какъ по торгамъ постройки эти могутъ остаться за лицами, ищущими только полученія задатковъ подъ залоги, хотя и законные, но не всегда вѣрные, чему въ послѣдніе годы встрѣчаются нерѣдкіе примѣры по строительнымъ работамъ въ С.-Петербургѣ и Кронштадтѣ; 2) что

www.starieknigi.info

кронштадтскій портъ допустилъ уже Кудрявцева къ забивкѣ свай подъ основаніе погреба на сѣверномъ фарватерѣ, сверхъ того количества, которое входило въ его обязанность въ числѣ другихъ зимнихъ работъ и что обстоятельство это должно затруднить разсчеты, если продолженіе работъ будетъ передано другому подрядчику; 3) что за позднимъ представленіемъ смѣтъ, при производствѣ торговъ, будетъ упущено самое удобное для работъ время; и 4) что если бы по предложенію Кудрявцева работы обошлись дешевле утвержденныхъ смѣтъ только на *пять* процентовъ, то и въ такомъ случаѣ цѣна эта была бы умѣренною и близкою къ истинѣ, потому что смѣтныя цѣны понижаютъ справочныя на 10%.

Адмиралтействъ-совѣтъ 17 іюня, ст. 23 557, разрѣшилъ продолженіе этихъ работъ отдать Кудрявцеву на предложенныхъ имъ условіяхъ.

Ходъ работъ по симъ постройкамъ описанъ въ особой главѣ сего отчета, а о томъ, по какимъ цѣнамъ Кудрявцевъ нашелъ возможность производить работы, свѣдѣній еще неполучено.

О цѣнахъ на капитальныя и ремонтныя работы.

По с.-петербургскому порту заключено контрактовъ на капитальныя работы всего на 141 554 р. 63¼ коп., съ уторжкою противу утвержденныхъ смѣтъ 19 412 р. 43½ к., т. е. болѣе 12%, а со справочныхъ цѣнъ болѣе 22%. Хозяйственнымъ способомъ произведено работъ на 171 587 руб. 57 коп. съ сбереженіемъ противу нормальныхъ цѣнъ на 13 047 руб. 92¼ коп., или около 8%, а со справочныхъ цѣнъ около 18%; а какъ въ хозяйственное распоряженіе предоставлялись только работы весьма экстренныя, по которымъ не было возможности назначить торговъ, или же работы, сопряженныя съ такими обстоятельствами, по коимъ неудобно было заключать контрактныхъ условій (какъ это изъяснено въ планѣ хозяйственныхъ операцій, утвержденномъ адмиралтействъ-совѣтомъ), или же, наконецъ, по неявкѣ желающихъ на торги, то нельзя не признать означенныхъ хозяйственныхъ цѣнъ весьма умѣренными и свидѣтельствующими заботливость и распорядительность начальника строительной части въ порту, полковника Гершельмана.

www.starieknigi.info

Ремонтныя работы выполнялись по утвержденнымъ нормальнымъ цѣнамъ. При установленіи этихъ цѣнъ оказалось возможнымъ воспользоваться, по времени утвержденія финансовой смѣты на тотъ годъ, справочными майскими цѣнами, какъ болѣе современными и болѣе дешевыми. Почему и на текущій 1865 годъ въ основаніе будутъ приняты также майскія цѣны. Нормальныя цѣны на 1864 г., представляютъ пониженія съ означенныхъ майскихъ цѣнъ 10% по каждому предмету.

Въ кронштадтскомъ портѣ заключено контрактовъ на капитальныя работы всего на 259 508 руб. 66 коп., съ уторжкою, сколько видно изъ имѣющихся въ управленіи свѣдѣній, 13 519 рублей или болѣе 5% съ утвержденныхъ смѣтъ, или болѣе 15% со справочныхъ цѣнъ. Хозяйственнымъ способомъ произведено работъ на 126 317 руб. 19 коп.

По балтійскимъ маякамъ хозяйственныя работы, по устройству фундаментовъ для маяковъ на островахъ Вормсѣ, Вердерѣ и Кюно, производились съ тою же заботливою бережливостію и осмотрительностію, которыми постоянно, съ самаго возобновленія балтійскихъ маяковъ послѣ минувшей войны, обезпечивался успѣхъ этихъ важныхъ работъ, не смотря на многія неблагопріятныя обстоятельства, и достигалась возможная экономія въ расходахъ, съ устраненіемъ всякихъ случайностей. Исправленіе южнаго Екатериндальскаго маяка произведено съ подряда за 3200 руб., съ уторжкою болѣе 21%.

Не могу не засвидѣтельствовать также, что по архангельскому порту, при крайне ограниченномъ его личномъ составѣ и средствахъ, не смотря на то, что за неявкою покупщиковъ, на попеченіи порта остается, вмѣсто одного, двадцать пять строеній, при встрѣченной экстренности въ разныхъ приспособленіяхъ на рѣкѣ Повракулкѣ, для огражденія портовыхъ судовъ отъ весенняго ледохода и въ исправленіи Орловскаго маяка, работы эти исполнены съ такою бережливостію, что оказалось возможнымъ, при встрѣтившейся въ томъ необходимости, произвесть на одну треть болѣе предположеннаго.

Въ Астрахани, по неявкѣ желающихъ на торги, ремонтныя работы и окраска крышъ производились хозяйственнымъ способомъ по утвержденнымъ главнымъ командиромъ порта цѣнамъ, которыя въ общей сложности оказываются нѣсколько де-

www.starieknigi.info

шевле разрѣшенныхъ на 1862 и 1863 годы, а въ частности дешевле современныхъ справочныхъ.

На работы по каспійскимъ маякамъ, какъ по неразвитости мѣстной промышленности, такъ и въ особенности по затруднительности и опасности доставки матеріаловъ, желающихъ къ торгамъ не является, и потому работы, по необходимости, производились также хозяйственнымъ способомъ. Утвержденныя на 1864 г. главнымъ командиромъ астраханскаго порта цѣны достигаютъ въ общей сложности нѣкотораго пониженія противу справочныхъ цѣнъ г. Астрахани, а на нѣкоторые предметы дешевле разрѣшенныхъ въ 1863 году.

По бакинскому порту работы также производились хозяйственнымъ способомъ, и не смотря на мѣстное повышеніе цѣнъ на мастеровыхъ, рабочихъ и матеріалы отъ увеличенія числа частныхъ и казенныхъ построекъ и отъ измѣненія въ бытѣ рабочаго класса, за принятыми мѣрами, сколько видно изъ доставленныхъ свѣдѣній, удалось не превзойти цѣнъ 1862 и 1863 г.

По Николаеву произведено капитальныхъ работъ хозяйственно на 3072 руб. съ сбереженіемъ 448 руб. Ремонтъ выполнялся съ подряда и израсходована вся ассигнованная сумма 28 000 руб.; какая же достигнута при этомъ уторжка со справочныхъ цѣнъ, того изъ доставленныхъ свѣдѣній не видно.

Въ Севастополѣ на счетъ суммъ 1864 г. производилась одна только капитальная работа—исправленіе механической мастерской, на которую ассигновано было 1129 р., дѣйствительно же употреблено 461 руб., и за тѣмъ въ свободномъ остаткѣ оказалось 668 руб.

Въ Николаевскѣ на Амурѣ работы преимущественно исполнялись хозяйственно чрезъ нарядъ нижнихъ чиновъ, которыхъ въ теченіе года обратилось:

27-го флотскаго экипажа:

Унтеръ-офицеровъ . .	307	съ платою по 16 коп. въ день,
Матросовъ	5733	на сумму 969 р. 40 к.

Линейныхъ баталіоновъ:

Унтеръ-офицеровъ . .	1144	съ платою по 6 р. въ годъ на
Рядовыхъ.	38 678	челов., всего на сумму 1086 р.

www.starieknigi.info

Сверхъ того, для новыхъ построекъ собственно въ порту, были нанимаемы вольные рабочіе числомъ 3923 человѣка, съ среднею платою по 15 руб. въ мѣсяцъ, всего на сумму 2979 руб. 18½ коп.

Работы по постройкѣ дома, для выжиганія кокса и магазина изъ всѣхъ казенныхъ матеріаловъ были отданы съ торговъ: первый датскому подданному Рауху за 450 руб., а второй линейному № 6 баталіону за 1900 руб.

Очистка отъ пней и спланировка мѣстности, занятой николаевскимъ портомъ, по случаю несостоявшихся торговъ, была предоставлена артели вольныхъ рабочихъ, съ платою имъ согласно составленной на эту работу смѣты, по 14⅙ коп. за квадр. сажен.; за очищенную въ теченіе осени площадь въ 8462½ квадр. саж. уплачено рабочимъ 1198 руб. 85¼ коп.

Матеріалы для работъ употреблены принятые изъ портовыхъ магазиновъ, на сумму 13 833 руб. 73 коп., и купленные отъ частныхъ лицъ на сумму 3466 руб. 80 коп.

Всѣ расходы на новыя, капитальныя и ремонтныя, работы, произведенныя въ теченіе года, составляютъ 25 880 руб. 96¾ коп.; изъ нихъ: 2979 руб. 18½ коп. отнесены на счетъ 36 480 руб., ассигнуемыхъ николаевскому порту по кораблестроительному департаменту для найма рабочихъ, и 1198 руб. 85¼ коп. выданы изъ 5000 руб., ассигнованныхъ на 1864 годъ по кораблестроительному департаменту николаевскому же порту для очистки и спланировки мѣстности и на устройство желѣзной дороги.

III. ОПИСАНІЕ БОЛѢЕ ЗНАЧИТЕЛЬНЫХЪ РАБОТЪ.

Всего выполнено въ 1864 г. капитальныхъ работъ по всѣмъ вообще портамъ и маякамъ, на счетъ суммъ, ассигнованныхъ на тотъ годъ по финансовой смѣтѣ строительнаго управленія, а также на счетъ другихъ источниковъ до 1 473 000 руб.

Къ болѣе значительнымъ работамъ принадлежатъ:

www.starieknigi.info

Въ С.-Петербургѣ.

По новому адмиралтейству.

a) Обращеніе западной половины обдѣлочнаго сарая въ мастерскія, съ установкою механическихъ станковъ для разнаго рода работъ по судостроенію.

Первое отдѣленіе приспособлено для малярнаго мастерства съ жерновами для растиранія красокъ, дѣйствующими механическимъ приводомъ отъ общей паровой машины; второе отдѣленіе, холодное, для двухъ строгательныхъ станковъ и одного пильнаго; третье, для мелкихъ механическихъ станковъ при столярныхъ и рѣзныхъ работахъ и четвертое, для мастерствъ: столярнаго, рѣзнаго и блоковаго. Для помѣщенія паровыхъ котловъ сдѣлана каменная пристройка, съ желѣзными стропилами, переплетами и воротами, и при ней на особомъ фундаментѣ дымовая труба высотою въ 70 футъ.

Въ пристройкѣ этой сложены 2 большихъ очага съ паровыми котлами для снабженія 30 сильной паровой машины паромъ и 2 меньшихъ очага, для нагрѣванія воды, служащей для отопленія 3 и 4 отдѣленія горячею водою; паровая машина, которая должна приводить въ движеніе всѣ механическіе станки мастерской, поставлена въ 4 отдѣленіи.

Вода, для снабженія котловъ, проведена съ р. Мойки по чугунной трубѣ, проложенной на 5 футъ ниже горизонта воды; при началѣ трубы устроенъ особый пріемникъ, а при зданіи мастерскихъ колодецъ.

b) Часть мѣстности около экипажныхъ магазиновъ спланирована и облицована булыжнымъ камнемъ, и надъ сложенными за тѣмъ въ штабеля дубовыми лѣсами устраиваются разборчатые навѣсы.

c) Желѣзныя дороги возвышены на 1 футъ, съ устройствомъ новыхъ вѣтвей внутри деревяннаго элинга, для подвозки желѣзной брони и вдоль каменнаго магазина (въ которомъ хранится желѣзо) до оконечности правой дамбы, гдѣ устроенъ большой кранъ съ наклонными стрѣлами. Поворотные круги замѣнены гдѣ можно дугами.

d) Капитальное исправленіе деревяннаго шлюза при лѣсопильномъ заводѣ.

www.starieknigi.info

e) Перестройка ветхихъ оконечностей дамбъ деревяннаго корабельнаго элинга, гдѣ строится фрегатъ «Петропавловскъ», съ устройствомъ фундамента для деревяннаго мачтоваго крана.

f) Окончено начатое въ 1863 г. удлиненіе на 70 футъ деревяннаго бывшаго батопортоваго элинга.

g) Обращеніе зданія подъ № 13, гдѣ помѣщались портовыя мастерскія: малярная, котельная и лудильная въ артиллерійскія мастерскія, для вставки выступовъ въ снаряды для нарѣзныхъ стальныхъ орудій. Для сего: разобраны двѣ внутреннія капитальныя стѣны и выведены на новыхъ фундаментахъ три новыя стѣны съ укладкою новыхъ балокъ и прогоновъ; устроены фундаменты подъ токарные, сверлильные и прочіе станки, подъ котлы, печи для плавленія металловъ и паровую машину, съ выведеніемъ дымовой трубы высотою 42 фута; для снабженія же котловъ водою устроены на Мойкѣ пріемникъ, а у мастерской колодезь съ прокладкою между ними чугунныхъ водопроводныхъ трубъ; мастерская отапливается отработаннымъ паромъ отъ паровой машины, посредствомъ чугунныхъ трубъ, уложенныхъ кругомъ стѣнъ мастерской; во всѣхъ отдѣленіяхъ мастерской устроено газовое освѣщеніе.

h) Построеніе одноэтажнаго домика у главныхъ воротъ для часовыхъ и канцеляріи съ корридоромъ для осмотра рабочихъ и холоднымъ покоемъ для помѣщенія двухъ большихъ газометровъ, перенесенныхъ изъ шлюпочной мастерской, гдѣ они временно находились.

j) Устройство водопровода. По проэкту назначено, въ башнѣ надъ обдѣлочнымъ сараемъ поставить на желѣзныхъ балкахъ металлическій резервуаръ вмѣстимостію 3000 ведеръ, съ тѣмъ, чтобы онъ постоянно былъ наполненъ водою, накачиваемой 30 сильною паровою машиною, устроенною въ нижнемъ этажѣ этого зданія для мастерскихъ; отъ резервуара же провести во всѣ зданія адмиралтейства водопроводныя трубы, снабженныя малыми кранами для обыкновеннаго расхода воды, и большими, для навинчиванія на нихъ пожарныхъ шланговъ, такъ чтобы въ случаѣ возгорѣнія всегда имѣть подъ рукою изъ ближайшей трубы готовую воду, а тѣмъ временемъ имѣть возможность развести пары въ паровой машинѣ для дальнѣйшаго накачиванія воды въ резервуаръ.

www.starieknigi.info

Устройство водопроводовъ въ крюковскихъ казармахъ и въ исправительной тюрьмѣ.

По проэкту назначено: устроить наНевѣ, не много выше Николаевскаго моста, пріемникъ и отъ него проложить чугунныя трубы по Благовѣщенской улицѣ, мимоцеркви, въ крюковскія казармы, въ которыхъ на высотѣ 79 ф. устроить желѣзный резервуаръ на 6000 ведеръ; воду въ этотъ резервуаръ поднимать паровою машиною въ 6-ть силъ, поставленною въ нижнемъ этажѣ; 4500 ведеръ разсчитаны собственно для довольствія казармъ водою, а остальныя 1500 ведеръ предполагаются въ запасъ на случай возгорѣнія. Расходныхъ кранов назначено 88, а пожарныхъ 30 (внутреннихъ 20, наружныхъ во дворѣ 4 и по улицамъ 6). Изъ помянутаго резервуара вода проводится особою трубою чрезъ Крюковъ каналъ въ тюремную башню и поднимается собственнымъ напоромъ, безъ особыхъ механическихъ приспособленій, на высоту 49 ф., въ резервуаръ вмѣстимостію 1000 ведеръ, имѣющій снабжать всѣ части тюремной башни, баню и прачечную потребнымъ количествомъ воды.

Всѣ работы по устройству водопроводовъ, какъ въ новомъ адмиралтействѣ, такъ и въ крюковскихъ казармахъ, съ исправительною тюрьмою, производились по контракту домомъ Бердъ; срокъ окончательнаго изготовленія водопроводовъ назначенъ былъ 1 ноября 1864 г., но всѣ предположенныя работы не были окончены къ этому сроку и съ разрѣшенія адмиралтействъ-совѣта 16 го декабря ст. 23802, отложены, по просьбѣ контрагента до 20 мая 1865 г., со взысканіемъ съ него установленнаго закономъ штрафа.

По казармамъ гвардейскаго экипажа.

Построеніе каменныхъ одноэтажныхъ цейхаузовъ длиною 49 саж., съ 20 отдѣльными кладовыми, 2-мя сараями и ледникомъ.

По гребному порту.

Возведеніе оградъ вокругъ двухъ пороховыхъ погребовъ, устроенныхъ въ 1863 г., со сдѣланіемъ надъ этими погребами громоотводовъ.

www.starieknigi.info

По нижегскимъ заводамъ.

Устройство желѣзопрокатнаго завода. Въ 1863 г. возведено было вчернѣ зданіе большаго желѣзопрокатнаго завода по длинѣ 50 саж., шир. $18^1/_2$ саж., раздѣленное по ширинѣ двумя рядами колоннъ. Въ зданіи этомъ предположено было помѣстить: 1) вальцы для прокатки броненосныхъ плитъ и сортоваго желѣза и между ними установить машину въ 250 силъ; 2) 7-ми тонный молотъ съ 4-мя кранами по сторонамъ, а именно: на каждой сторонѣ одинъ 25-ти тонный и одинъ 15-ти тонный; 3) 4 тонный молотъ съ 3-мя кранами, по одну сторону два 15-ти тонныхъ, а по другую одинъ 10-ти тонный; 4) одинъ 3 тонный молотъ; 5) машину въ 60 силъ съ вальцами для прокатыванія листовъ; 6) 20 пудлинговыхъ печей съ вертикальными на нихъ котлами; 7) 10 сварочныхъ печей; 8) двѣ печи для накаливанія броненосныхъ плитъ, и 9) устроить механическое отдѣленіе для помѣщенія различныхъ станковъ и отдѣленіе съ запасными котлами для 250-ти сильной машины. Для удобнѣйшаго расположенія всѣхъ этихъ машинъ и станковъ признано было въ іюнѣ 1864 г. необходимымъ возвести особую пристройку, вдоль всего завода на протяженіи 50 саж., шириною 60 футъ и на высоту самаго завода 28 футъ, съ тѣмъ чтобы въ нее вынести паровые котлы отъ 250-ти и 60-ти сильной машинъ, плитонагрѣвательныя печи и механическое отдѣленіе со всѣми станками. Къ выполненію этого предположенія приступлено было въ концѣ іюля, работы производились днемъ и ночью и въ теченіе двухъ мѣсяцевъ зданіе было выведено подъ стропила, установка которыхъ принята была заводомъ на свою обязанность. Двѣ большія дымовыя трубы въ 80 футъ высотою, къ которымъ по полученіи отъ завода всѣхъ должныхъ измѣреній, можно было приступить только въ половинѣ августа, выведены до 43 футъ. Съ увеличеніемъ завода пристройкою, размѣщеніе составныхъ частей онаго получило также нѣкоторое измѣненіе: печи пудлинговыя и сварочныя поставлены болѣе просторно; прибавленъ второй 3 тонный молотъ и въ одномъ изъ отдѣленій предположено устроить небольшой газовый заводъ. Производство работъ по изготовленію фундаментовъ внутри зданія подъ паровыя машины, вальцы для брони, паровые молоты и разные механическіе станки

www.starieknigi.info

затруднялось какъ тѣснотою мѣста, такъ еще болѣе постоянною отливкою воды, которая обнаружилась на глубинѣ $8^1/_2$ футъ, между тѣмъ какъ главные фундаменты имѣютъ глубины отъ 15-ти до 20-ти футъ; по слабости грунта потребовалось забивать сваи подъ всѣ фундаменты, всего забито 2000 свай; а при выемкѣ земли приходилось отрывать фундаменты колоннъ самаго зданія и углубляться ниже оныхъ, почему для обезпеченія фундаментовъ колоннъ отъ обрушенія необходимо было окружать ихъ бревенчатыми шпунтовыми линіями. Съ наступленіемъ раннихъ морозовъ, мѣсто работъ окружено было временными воротами, отдушины въ крышѣ были задѣланы и по всему заводу топились жаровни съ коксомъ; въ ямахъ же, гдѣ производилась кладка фундаментовъ, были помѣщаемы еще особыя жаровни, въ коихъ жаръ поддерживался въ теченіе цѣлой ночи, такъ чтобы температура была постоянно не менѣе 4 градусовъ тепла; при этихъ средствахъ въ теченіе всего зимняго времени работы производились по возможности безостановочно. Въ настоящее время строительныя работы находятся въ слѣдующемъ состояніи: окончены фундаменты подъ вальцы для брони и для сортоваго желѣза, подъ 60-ти сильную машину съ вальцами для листоваго желѣза, подъ два 3 тонные молота, подъ шесть пудлинговыхъ печей и подъ 4 тонный молотъ; производятся работы по устройству фундамента подъ 250-ти сильную машину, подъ 3 пудлинговыя печи, подъ три 15-ти тонные крана, подъ два 15-ти тонные крана при 7-ми тонномъ молотѣ и подъ два 25-ти тонные крана при 7-ми тонномъ молотѣ.

Въ Кронштадтѣ.

Постройка двухъ каменныхъ пороховыхъ погребовъ, каждый для 10 т. пудъ пороху, одного на фарватерѣ за сѣверовосточною башнею, а другаго на Лисьемъ носу. Работы производились по особому условію коммерціи совѣтникомъ Кудрявцевымъ. Зимнимъ временемъ (съ 8 февраля) по возведенію погреба на сѣверномъ фарватерѣ производились огражденіе ряжевыми стѣнками пространства, предположеннаго для погреба, устройство гавани также изъ ряжевыхъ стѣнъ, забивка свай подъ стѣны погреба и подъ помосты для склада матеріаловъ и построеніе

www.starieknigi.info

на этихъ помостахъ временныхъ службъ для работъ. По мѣрѣ рубки ряжей подвозился булыжный камень съ ораніенбаумскаго и финляндскаго берега, а забивка свай производилась двумя смѣнами. Грунтъ, въ началѣ песчаный и мягкоглинистый, при концѣ забивки свай оказался весьма твердымъ; сверхъ того, по свойству грунта, мѣстами потребовалось забивать, вмѣсто 3 саженныхъ, 4 и 5-ти саженныя; при всемъ томъ главнѣйшія зимнія работы были окончены до вскрытія льда. По доставкѣ же водою къ мѣсту работъ необходимыхъ матеріаловъ, продолжалась забивка свай, приступлено къ загрузкѣ передовой перемычки глиною и собраны два восьмисильные локомобиля для откачиванія воды; за тѣмъ съ наступленіемъ теплаго времени приготовлялся бетонъ и погружался до ординара воды въ перемычку, устроенную изъ шпунтовыхъ досокъ, забитыхъ по направленію ряжевыхъ ящиковъ, ограждающихъ пространство для постройки погреба; выше ординара на бетонъ погружалась глина. Подъ всю площадь основанія на 5 футъ ниже ординара погруженъ песокъ. По окончаніи этихъ работъ приступлено было къ откачиванію воды изъ пространства, огражденнаго перемычками.

Всѣ эти подготовительныя работы, по свидѣтельству инспектировавшаго оныя инженеръ-полковника Гора, производились нѣсколько медленно и были окончены только въ августѣ. Въ сентябрѣ приступлено къ кладкѣ фундаментовъ, которые и выведены на высоту пяти подвальныхъ сводовъ; прочія работы отложены на 1865 г.

Для пороховаго погреба на Лисьемъ-носу фундаментъ назначено было по проэкту вывести на сваяхъ, но по вырытіи рвовъ на глубину 4 ф. ниже ординара воды встрѣтился твердоглинистый грунтъ, такъ что, по забивкѣ пробныхъ свай, по удостовѣренію особо назначенной коммисіи, оказалось возможнымъ обойтись безъ свай и положенія ростверга для фундамента. Мѣстность, назначенная для этого погреба, была покрыта болотною водою болѣе чѣмъ на 2 ф., и потому для огражденія оной отъ стока воды съ окружающихъ возвышенностей, она обнесена была земляным валомъ, а со стороны, обращенной къ морю, устроенъ шлюзъ, чрезъ который при пониженіи горизонта наконившаяся за валомъ вода была спускаема по возможности, а остальная выкачивалась посредствомъ локомобиля и 4-хъ

www.starieknigi.info

помпъ. Работы велись успѣшно и не смотря, на то, что по вырытіи рвовъ подъ фундаменты прибылая вода съ моря (отъ $4^1/_2$ до 5 ф. выше ординара) два раза затопляла мѣсто работъ, къ концу сентября былъ выведенъ фундаментъ на высоту 12 ф. надъ ординаромъ, выведены подвальные своды и наружныя стѣны подъ карнизъ; за тѣмъ приступлено было къ кладкѣ верхнихъ сводовъ; но наступившіе ранніе морозы прекратили дальнѣйшее развитіе работъ.

Уничтоженіе минами препятствій, встрѣчаемыхъ при углубленіи гаваней.

Для уничтоженія взрывами препятствій, встрѣчаемыхъ при углубленіи гаваней, произведены слѣдующія работы:

1) Высверлено минныхъ подводныхъ колодцевъ діаметромъ $13^1/_2$ дюйм. и глубиною отъ 6 до 8 фут. 121.

2) Приготовлено, погружено въ колодцы и воспламенено двадцати фунтовыхъ зарядовъ въ двойныхъ картонныхъ гильзахъ съ пробковыми запалами 121.

3) Поднято изъ воды и уложено на берегу въ штабели взорванныхъ свай и паловъ, за исключеніемъ обломковъ, отнесенныхъ волненіемъ отъ мѣста работъ, кубич. саж. 2.

4) Поднятъ изъ воды обрытый взрывами камень до 60 куб. футъ въ объемѣ.

При сверленіи минныхъ колодцевъ обращено было особенное вниманіе на ихъ глубину, которая всегда на 1 футъ превышала глубину участка, назначенную проэктомъ. Если при этомъ какая нибудь свая, по значительному ея углубленію въ грунтъ, не могла быть вырвана съ корнемъ, то ее перебивало взрывомъ на столько, что она не могла болѣе препятствовать дѣйствію землечерпательныхъ машинъ.

При уничтоженіи взрывами свай, часто случалось, что вмѣсто одной сваи, указанной водолазами, ихъ выбрасывало нѣсколько, и кромѣ того, послѣ взрыва обнаруживались сваи въ такихъ мѣстахъ, гдѣ и не подозрѣвали ихъ существованія. Иногда землечерпательныя машины не могли дѣйствовать тамъ, гдѣ водолазы не находили никакихъ препятствій; заложенный же въ этомъ мѣстѣ зарядъ обнаруживалъ и уничтожалъ сваи, или другіе предметы, находившіеся въ грунтѣ. Такъ напр. по воспламененіи зарядовъ № № 106—109, заложенныхъ у неиз-

www.starieknigi.info

вѣстнаго препятствія, найденнаго машинами, между лѣсными и почтовыми воротами, оказалось, что это препятствіе состояло изъ затонувшей лодки, которая, будучи занесена иломъ, не могла быть видима водолазами; послѣ же взрыва часть ея всплыла на поверхность воды; остальные обломки были подняты водолазами.

Всѣ работы по уничтоженію взрывами подводныхъ свай и паловъ, встрѣченныхъ машинами при углубленіи гаваней, окончены 7-го іюня и послѣ означеннаго срока въ гаваняхъ болѣе препятствій не оказывалось.

Капитальное исправленіе 13-ти казармъ 1-го служительскаго флигеля.

Какъ и въ прежде перестраиваемыхъ казармахъ нары замѣнены желѣзными кроватями со шкафиками для храненія вещей нижнихъ чиновъ, а для освѣженія воздуха въ каждой казармѣ поставлены шведскіе камины и проведенъ особыми подъ поломъ положенными трубами, наружный воздухъ къ печамъ, откуда уже нагрѣтый и чистый выходитъ въ самыя казармы.

Капитальное исправленіе кухни при 1 флигелѣ, съ надстройкою втораго этажа для отдѣльной столовой.

На старыхъ стѣнахъ выведенъ второй этажъ въ $2^1/_2$ кирпича, вышиною 12 футъ. Задняя наружная стѣна кухни, въ которой проведены всѣ дымовыя трубы, отъ времени сильно ослабѣла, а самыя трубы обгорѣли, почему для большей безопасности, при возведеніи 2 этажа, выведены пилястры толщ. въ $^3/_4$ кирпича противу дымовыхъ ходовъ, что предохраняетъ отъ промерзанія и вмѣстѣ съ тѣмъ послужитъ контр-форсами. Второй этажъ, при длинѣ 15 саж., не имѣетъ поперечныхъ стѣнъ, и потому для скрѣпленія зданія, положены при концахъ балокъ заершенныя полосы. Для усиленной вентиляціи между дымовыми ходами нижняго этажа уложены чугунныя трубы, одинъ конецъ коихъ снизу принимаетъ холодный наружный воздухъ, который, нагрѣваясь въ трубѣ, проходитъ другимъ концемъ въ столовую залу на высотѣ 4 футъ.

www.starieknigi.info

Капитальное исправленіе 1-й половины 2-го служительскаго флигеля.

Съ перемѣною половыхъ и потолочныхъ балокъ, закладныхъ рамъ, переплетовъ и дверей. Для устраненія сырости, какъ въ этомъ, такъ и въ первомъ флигелѣ, поставлены чугунныя печи въ сѣняхъ, съ проведеніемъ открытыхъ желѣзныхъ трубъ отъ нижняго этажа до верхняго.

Капитальное исправленіе кухни при 2-мъ служительскомъ флигелѣ, съ устройствомъ во второмъ этажѣ столоваго зала.

Створный металлическій маякъ впереди николаевской батареи на основаніи бывшаго западнаго бастіона Кронштота.

Огонь маяка опредѣленъ на высотѣ 25 ф. отъ ординара и чугунная разборчатая башня, съ небольшимъ помѣщеніемъ для маячной прислуги и съ освѣтительнымъ аппаратомъ Френеля VI разряда, поставлена на каменномъ основаніи высотою 9 футъ, дабы при высокой водѣ входъ въ маякъ не былъ бы заливаемъ водою.

Для сообщенія между кронштотомъ и маякомъ построенъ деревянный, также разборчатый мостъ длиною 36 саж., шириною 9 фут., на деревянныхъ быкахъ изъ ряжевыхъ ящиковъ съ пролетами по 9 саж. между центрами быковъ, усиленный желѣзными шпренгелями съ чугунными подпорками. При низкихъ водахъ, когда полуразрушенное основаніе Кронштота дѣлалось доступнымъ, приступлено было къ закладкѣ каменнаго основанія подъ маякъ и къ постройкѣ деревянныхъ устоевъ для моста и къ временнымъ размосткамъ для рабочихъ и подноски матеріаловъ; но прибылая вода неоднократно покрывала мѣсто работъ бурунами и уносила на рейдъ временныя размостки, доски и бревна. Случаи эти, а также затруднительная доставка матеріаловъ и переѣзды рабочихъ по малому рейду, гдѣ даже при самомъ умѣренномъ вѣтрѣ всегда разводитъ волненіе, весьма затрудняли ходъ работъ; при всемъ томъ фундаментъ подъ маякъ, съ гранитною облицовкою, былъ готовъ въ концѣ августа мѣсяца, а въ сентябрѣ изъ Англіи были доставлены въ частяхъ металлическая башня и аппаратъ Френеля.

www.starieknigi.info

Работа по маяку и мосту, кромѣ окрасокъ, въ настоящее время совершенно окончена, такъ что съ открытіемъ навигаціи маякъ можетъ быть освѣщенъ.

Продолженіе работъ по устройству подводныхъ контр-форсовъ при оконечностяхъ дамбъ канала Петра I.

Работы эти состояли въ устройствѣ на водѣ размостковъ на сваяхъ и въ забивкѣ шпунтовыхъ свай передъ углами дамбъ, выходящихъ въ купеческую и среднюю гавани, въ выемкѣ земли и сдѣланіи отсыпи изъ булыжнаго камня со спиливаніемъ свай подъ водою.

При забивкѣ свай для образованія шпунтовыхъ линій, на поверхности грунта встрѣчалось много большихъ каменьевъ, которые поэтому необходимо было вытаскивать изъ воды съ немалыми затрудненіями. Поднятая земля сваливалась на дамбахъ и всѣ низменныя мѣста ею заравнивались. Спиливаніе свай производилось со льда, сперва подводною пилою, а для большаго успѣха работы и особыми подсѣками.

Капитальное исправленіе образцоваго флигеля.

Перекрыта часть желѣзной крыши; во всѣхъ трехъ этажахъ ветхія балки замѣнены новыми, въ нижнемъ этажѣ устроенъ искусственный полъ. Взамѣнъ ветхихъ закладныхъ рамъ, поставлены двойныя прислонныя, на разстояніи 6 вершковъ одна отъ другой; нары замѣнены кроватями съ 4 мѣстными шкафиками, для храненія вещей нижнихъ чиновъ.

Въ каменной пристройкѣ, соединяющей восточный фасадъ съ южнымъ, во всѣхъ трехъ этажахъ устроено вентиляціонное отходное мѣсто для двухъ казармъ. Въ нижнемъ этажѣ одно отдѣленіе назначено для женщинъ, а другое для мужчинъ; во всѣхъ трехъ этажахъ сложены своды на цементѣ, а полы выстланы лещадною плитою.

Во всѣхъ вновь сложенныхъ печахъ, уттермарковскихъ и русскихъ, устроена вентиляція, посредствомъ желѣзныхъ трубъ, уложенныхъ подъ поломъ, для пріема наружнаго воздуха и проведенія его между печными колодцами въ казармы.

Дворъ образцовой казармы вымощенъ съ устройствомъ подземныхъ водосточныхъ трубъ и деревяннаго зданія, для храненія ларей и для сушки бѣлья.

www.starieknigi.info

Капитальное исправленіе 3-го губернскаго флигеля.

Работы по этому флигелю совершенно схожи съ работами образцоваго флигеля, съ тою только разницею, что при устройствѣ вентиляціоннаго отходнаго мѣста во 2 и 3 этажахъ, вмѣсто сводовъ, положены желѣзныя балки и между ними сведены своды въ 1 кирпичъ.

На дворѣ, кромѣ сарая для храненія ларей, построено отхожее обыкновенное мѣсто для прислуги на кухняхъ.

Капитальное исправленіе лабораторіи.

По совершенной ветхости, старая лабораторія перестроена заново. Прежде существовавшіе каменные столбы переложены и выведены на $^1/_2$ аршина выше, съ тою цѣлью, чтобы внутренность зданія предохранить отъ высокихъ водъ. Внутреннее расположеніе осталось тоже, за исключеніемъ боковыхъ комнатъ, которыя удлинены на ширину пристроенной галереи. Деревянная крыша замѣнена желѣзною.

Возведеніе фундаментовъ подъ поворотные краны по обоимъ берегамъ канала Петра I.

Журналомъ коммисіи по броненосному судостроенію отъ 13 августа 1863 г. положено было устроить по обоимъ берегамъ канала желѣзныя дороги отъ доковаго адмиралтейства и до устья канала. Поставить 4 постоянные поворотные крана, изъ нихъ три въ 15 тоннъ и одинъ въ 30. Краны предположено изготовить на пароходномъ заводѣ, а проложеніе желѣзной дороги и устройство фундаментовъ подъ краны исполнить отъ строительной части. Цѣль этихъ работъ та, чтобы доставить возможность окончательно обшивать на плаву суда, помѣщенныя въ каналѣ. Работы по проложенію желѣзной дороги окончены и зимою по ней подвозилась броня для батареи «Первенецъ». По устройству же фундаментовъ вынуто земли для трехъ крановъ въ 15 тоннъ, на глубину 14 футовъ, и для большаго крана въ 30 тоннъ на 22 фута. Въ видахъ болѣе удобной и прочной забивки свай, у всѣхъ крановъ разобрана плитная облицовка канала до ординара воды. Забиты сваи подъ 4 крана, съ уложеніемъ ростверка. Для трехъ крановъ въ 15 тоннъ разбучены на цементѣ ростверки и сверхъ оныхъ

www.starieknigi.info

на высоту 2 футъ уложены нижнія гранитныя лещадки, и заготовлены для всѣхъ 4 крановъ два ряда гранитной облицовки канала. Для дальнѣйшаго производства работъ слѣдовало, согласно проэкту, въ устьѣ канала установить деревянный батопортъ и понизить горизонтъ воды въ каналѣ на 4 фута, но по позднему вводу судовъ въ доки, способомъ этимъ нельзя было воспользоваться для продолженія подво дныхъ работъ; а потому окончаніе ихъ отложено до 1865 года.

Начальникъ строительной части въ Кронштадтѣ, для устраненія могущихъ встрѣтиться препятствій къ окончанію устройства помянутыхъ фундаментовъ отъ вывода и ввода въ доки судовъ, полагалъ оградить эти работы особыми перемычками; техническій строительный комитетъ, имѣя въ виду, что по увѣдомленію конторы надъ портомъ, до конца мая или начала іюня находящіяся въ петровскомъ докѣ суда не будутъ выводимы оттуда, и основываясь на томъ, что по установкѣ деревяннаго батопорта, который дается портомъ, для устройства фундамента подъ большой кранъ достаточно двухъ недѣль, а фундаменты подъ краны меньшей силы не задержатъ производства работъ, при небольшомъ пониженіи горизонта воды, не нашелъ надобности въ устройствѣ означенныхъ перемычекъ, требующихъ довольно значительнаго расхода.

Сооруженіе новыхъ доковъ.

Въ теченіе зимы съ 1863 на 1864 годъ выемка подъ сооружаемый въ Кронштадтѣ новый докъ была покрыта водою, нарочно спущенною осенью 1863 г. черезъ перемычку съ помощію сифона и еще болѣе увеличившеюся на зиму отъ фильтраціи. 11 апрѣля, отливомъ этой воды была начата работа доковъ 1864 г. Къ 6-му мая, послѣ 24 суточной работы паровою водоотливною машиною, выемка подъ докъ была осушена. За тѣмъ продолжался уже постоянный отливъ только фильтраціонной и дождевой воды, которой въ сутки накоплялось до 60 куб. сажень.

По окончаніи отлива зимней воды приступлено было къ выемкѣ земли подъ докъ на длинѣ 215 футъ, считая по оси дока, отъ выведенной въ 1863 году бутовой кладки; на этой длинѣ, выемка произведена на полную глубину, доходившую мѣстами до 40—42 футъ ниже ординара, потребную для заложенія бу-

www.starieknigi.info

товой кладки подъ дно и стѣны дока; на остальной же незаложенной еще части дока, всего по длинѣ 284 футъ, выемка произведена была только до 15 футъ. Откосы выемки и размѣры бермъ сдѣланы по той же профили, какую они имѣли въ 1 участкѣ 1863 года. По бермамъ забиты были охранительныя сваи въ два ряда, скрѣпленныя между собою схватками. Общая масса вынутой земли, разной крѣпости, простиралась до 3000 куб. саж.; при чемъ осталось невынутымъ противъ проэкта только около 100 куб. сажень.

Наслоеніе грунта оказалось тождественное съ наслоеніемъ 1863 года, съ тою только разницею, что слой крѣпко-щебенисто-глинистаго грунта, который предполагалось встрѣтить по проэкту съ 36 футъ ниже ординара (какъ это оказалось при выемкѣ 1 участка 1863 года), въ натурѣ былъ открытъ на $30^1/_2$ футовой глубинѣ, возвышающимся постепенно къ сѣверу до $26^1/_2$ футъ отъ ординара, такъ что слоя этого обнаружилось болѣе противу проэкта на $4^1/_2$ фута средней толщины. Кромѣ того, въ этомъ слоѣ встрѣтились еще песчаные прослойки, проводившіе воду; вслѣдствіе чего для пресѣченія этихъ слоевъ на восточной сторонѣ, за стѣною дока забита была шпунтовая линія, а выемка земли въ мѣстахъ, наиболѣе проводившихъ воду, углублена на 2 фута ниже 40 футовой глубины, предполагавшейся по проэкту. Эти два обстоятельства были причиною замедленія земляной выемки, которая только усиленными средствами могла быть произведена на всю проэктную длину, но закладка бута была все таки нѣсколько задержана. Послѣдняя работа замедляема была еще большимъ скопленіемъ фильтраціонной и дождевой воды, стекающей въ углубленныя части выемки, такъ что для достиженія того, чтобы нижній рядъ бутовой плиты былъ положенъ на сухомъ и твердомъ грунтѣ,—приходилось размягченные глинистые слои грунта, приготовленные для закладки по нимъ бута,—срѣзывать по нѣсколько разъ.

Отливъ воды въ этотъ періодъ работы, по причинѣ особаго изобилія дождей, производился независимо отъ постоянно дѣйствовавшей водоотливной паровой машины самымъ усиленнымъ образомъ, помощію ушатовъ, леекъ и помпъ. Для послѣднихъ устраивались мѣстами временные колодцы, отъ которыхъ проводились желоба къ главному колодцу водоотливной машины.

www.starieknigi.info

Вынутая земля развозилась по желѣзнымъ дорогамъ частію въ военную гавань, частію въ каналъ, между дамбою, ведущею въ военную гавань и восточнымъ фасомъ перемычки, частію же за выведенныя стѣны дока, сообразно хода бутовыхъ работъ.

По проэкту работъ 1864 года, предположено было вывести бутовую кладку дна и стѣнъ дока тою же профилью, какъ въ 1 участкѣ 1863 года (въ которомъ стѣны возвышались до $28^1/_2$ футъ), и сверхъ того возвысить еще стѣны до 20 футъ ниже ординара по всей длинѣ участковъ обоихъ годовъ, такъ что всей бутовой кладки предполагалось вывести въ 1864 году 723 куб. саж. Значительнѣйшая часть этой работы была произведена, а именно: бутовая кладка подъ дно дока проложена на всю проэктную длину и только небольшая часть кладки стѣнъ (до 60 куб. саж.) осталась неоконченною, и то за позднимъ начатіемъ бутовыхъ работъ, задержанныхъ вышеприведенными обстоятельствами, встрѣтившимися при земляныхъ работахъ, а также забивкою шпунтовой линіи за стѣною дока. Выше было объяснено, что выемка земли подъ дномъ и стѣнами углублена была до 2 футъ болѣе проэктной глубины, а слѣдовательно увеличивалось и количество бутовой кладки въ этихъ мѣстахъ. Для воспрепятствованія проникнію грунтовой воды въ бутовую кладку снизу, нижній рядъ плиты бута заложенъ былъ на-сухо по грунту, заусенки же между плитами этого ряда заполнялись очищенною мятою глиною и разщебенивались вровень съ плитою булыжными осколками. Слѣдующій рядъ бутовой плиты выведенъ былъ по цементу Роше, а далѣе кладка производилась уже по гидравлической извести, также какъ и остальной бутъ. Растворъ изъ гидравлической извести, обожженной при работахъ, приготовлялся, какъ и въ 1863 году, на пародѣйствующихъ мельницахъ съ бѣгунами, и подвозился также какъ и всѣ другіе матеріалы въ вагонахъ по желѣзной дорогѣ и на тачкахъ.

Желѣзныя дороги по ходу земляныхъ работъ были вновь устроены по бермамъ откосовъ выемки подъ докъ; оставшіяся же отъ 1863 года неразобранныя вѣтви вновь исправлены. Кромѣ всѣхъ вышеизложенныхъ работъ, относящихся къ возведенію дна, боковыхъ и шлюзныхъ стѣнъ дока, были произведены впереди послѣднихъ, еще работы по устроенію фундамента подъ закругленія, соединяющія шлюзныя стѣны дока съ

www.starieknigi.info

южною его набережною, и часть фундамента подъ упомянутую набережную. Но работы эти ограничились въ 1864 году только забивкою круглыхъ и шпунтовыхъ свай и производились долѣе предположеннаго срока, по причинѣ тѣсноты мѣста и медленности углубленія свай въ землю; такъ что бутовыя сооруженія въ этой части дока приходилось начать уже осенью предъ морозами, почему они и отложены до весны 1865 года.

По балтійскимъ маякамъ.

На устроенныхъ въ 1863 году фундаментахъ установлены заказанныя въ Англіи и доставленныя осенью 1864 г. чугунныя башни для маяковъ на о. Вормсѣ, Вердерѣ и Кюно; а южный Екатеринтальскій маякъ (деревянный) капитально исправленъ.

По засвидѣтельствованію директора балтійскихъ маяковъ, генералъ-лейтенанта барона Врангеля, эти три маяка съ френелевскими аппаратами, а также другіе два Рижскіе, съ такими же освѣтительными снарядами, заказанные въ Англіи инженеръ штабсъ-капитаномъ Шаверновскимъ, до того совершенны въ отдѣлкѣ своей, что не оставляютъ желать ничего лучшаго. По цѣнѣ же, заплаченной за нихъ, по контрактамъ, они обошлись казнѣ, сравнительно съ пріобрѣтенными дирекціею, на 30 т. руб. дешевле.

По бѣломорскимъ маякамъ.

Перестроена верхняя часть каменнаго Орловскаго маяка, съ устройствомъ катища съ воротомъ на высоту 35 саж. по крутымъ гранитнымъ скаламъ, для поднятія доставляемыхъ на маякъ освѣтительныхъ матеріаловъ, провизіи и дровъ.

По каспійскимъ маякамъ.

Произведена чистая отдѣлка, съ установкою освѣтительнаго аппарата, въ старой оборонительной башнѣ, обращенной въ Нижній Тюпъ-Караганскій маякъ. Выведены изъ кирпича наружныя и внутреннія стѣны службы и въ одной съ ними связи нижняя часть башни новаго Петровскаго маяка, съ устройствомъ изъ мѣстнаго камня притолокъ, перемычекъ, подоконниковъ и наружныхъ карнизовъ:

www.starieknigi.info

Въ Баку.

1. Госпиталь.

Произведена чистая отдѣлка одного изъ флигелей, съ надстройкою двухъ мезониновъ для квартиръ доктору и смотрителю. Совершенно отстроены и отдѣланы начисто службы и баня.

2. Казармы.

Казармы со службами для семейныхъ нижнихъ чиновъ отдѣланы окончательно и заняты по назначенію. Къ постройкѣ второй казармы для холостыхъ (на 250 человѣкъ) только что приступлено.

3. Артезіанскій колодезь.

Въ 1864 г. продолжалось буреніе съ глубины 17 футъ, помощію желѣзныхъ обсадныхъ трубъ, и доведено до глубины 150 футъ отъ поверхности земли; причемъ успѣшному ходу работы много препятствовала грунтовая вода, показавшаяся изъ слоя песка, залегающаго на глубинѣ $69^1/_2$ футъ; вода эта (соленаго вкуса), просачиваясь по стѣнкамъ скважины и размывая грунтъ, была причиною необходимости употребить обсадныя трубы, которыя были сдѣланы на бакинскомъ механическомъ заводѣ (діаметръ 16 дюймовъ) изъ котельнаго желѣза и пущены въ скважину на глубину 114 футъ. Ниже пройдено буромъ безъ трубъ 36 футъ. Для устраненія грунтовыхъ водъ и полученія возможности производить буреніе безъ обсадныхъ трубъ предполагается заглушить притокъ воды, углубивъ для этого шахтный колодезь ниже песчанаго слоя, съ обдѣлкою его плотнымъ деревяннымъ срубомъ, т. е. потребуется отрыть сначала слой глины на 1 сажень и за ней слой песка 1 саж. 2 дюйма. Въ концѣ 1864 года, вмѣстѣ съ выкачиваніемъ воды изъ шахтнаго колодца, посредствомъ насоса, приводимаго въ дѣйствіе локомобилемъ, производилось по возможности буреніе и очистка скважины въ ручную.

4. Молла пристань.

Выведенъ на остальные 50 саж. скелетъ моллы и продолжалась завалка моллы камнемъ. Для подъема и положенія камней

www.starieknigi.info

на медвѣдки употребленъ былъ устроенный при работахъ подвижной деревянный кранъ, вращающійся около вертикальной оси по 90° и разсчитанный на 100 пудъ груза.

5) Опыты проведенія нефтянаго газа.

Продолжавшіеся въ 1864 г. опыты опредѣленія свойствъ самороднаго мѣстнаго газа, для составленія полнаго проэкта примѣненія этого газа къ освѣщенію и отопленію, показали, что горючій газъ, выдѣляющійся изъ морскаго дна, имѣетъ надлежащую для освѣщенія яркость пламени, не распространяетъ того непріятнаго запаха, который замѣтенъ въ искусственномъ свѣтильномъ газѣ и обладаетъ упругостію, съ излишкомъ достаточною для прохода по длинной магистральной трубѣ, а также, что газъ этотъ можетъ быть получаемъ въ количествѣ, достаточномъ для всѣхъ надобностей порта. Глубина воды надъ мѣстомъ главной бьющей струи газа 3 саж., а разстояніе ея отъ берега 145 саж.; длина же пути до Баилова мыса $1^1/_2$ версты.

При одномъ изъ этихъ опытовъ благоволилъ присутствовать Его Императорское Высочество, Намѣстникъ Кавказскій.

На основаніи данныхъ, доставленныхъ помянутыми опытами, составляется подробный проэктъ собиранія газа и примѣненія его къ освѣщенію и отопленію бакинскаго порта.

Въ Севастополѣ.

Работы по сооруженію храма Св. Владиміра и пьедестала для памятника адмиралу Лазареву продолжались также медленно, какъ и въ 1863 г. Постройкою храма завѣдываетъ архитекторъ Авдѣевъ, подъ руководствомъ коммисіи, назначенной главнымъ командиромъ николаевскаго порта, а сооруженіемъ памятника академикъ Кудиновъ. За недоставкою большихъ діоритовыхъ колоннъ къ работамъ храма и за измѣненіемъ потомъ нѣкоторыхъ частей проэкта, работы эти пріостановлены; при всемъ томъ нельзя не замѣтить, что главнѣйшею причиною неуспѣха работъ по храму и памятнику должно считать безпрерывныя домогательства подрядчика, обременяющія и затрудняющія мѣстныхъ распорядителей въ исполненіи работъ, согласно контрактныхъ условій.

www.starieknigi.info

По портамъ Восточнаго океана.

Изъ доставленнаго командиромъ сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана краткаго обзора о дѣйствіяхъ по строительной части въ тѣхъ портахъ, видно, что въ 1864 году производились слѣдующія работы:

Въ николаевскомъ порту.

Окончена постройка механической, лѣсопильной и столярной; продолжалась постройка зданія для литейной; окончено удлиненіе портовой пристани № 12, съ устройствомъ навѣса; очищена отъ пней и спланирована часть площади, занятой портомъ, всего 8462 квадр. саж.; построено для выжиганія кокса бревенчатое одноэтажное зданіе, покрытое желѣзною крышею; начатъ и приводится къ окончанію домъ для канцеляріи и чертежной кораблестроительной части; отстроенъ въ половину провіантскій 2 этажный магазинъ у пристани для склада 40 т. пудовъ зернового хлѣба; начатъ и приводится къ окончанію магазинъ для кораблестроительныхъ матеріаловъ. Заложено зданіе для механическаго заведенія съ слесарнею и отдѣленіемъ для сборки машинъ; оно расположено въ видѣ буквы Н, два параллельные фаса имѣютъ длины по $18^5/_7$ и ширины по 6 саж., а третій перпендикулярный къ нимъ фасъ длиною $14^4/_7$ и шириною $9^5/_7$ саж. Заложено также зданіе для котельной, состоящее изъ двухъ фасовъ: одинъ, примыкающій подъ прямымъ угломъ къ кузницѣ, имѣетъ въ длину $6^1/_7$ и ширину $5^2/_7$ саж.; другой, параллельный кузницѣ, имѣетъ по длинѣ $12^2/_7$ саж., ширины $6^1/_4$ и по длинѣ $7^6/_7$ саж., ширины $8^3/_7$ саж.

Собственно въ городѣ Николаевскѣ.

Продолжалась постройка казармы № 2, на двѣ линѣйныя роты; въ казармѣ № 5 сѣни приспособлены къ одиночному аресту нижнихъ чиновъ. Произведены капитальныя исправленія въ домѣ командира портовъ, причемъ одна комната въ видѣ опыта оштукатурена японскою известью по драни, безъ употребленія алебастра. Помянутая известь выжигается изъ раку-

www.starieknigi.info

шекъ и съ примѣсью отвара изъ торской травы употребляется въ Японіи на оштукатурку стѣнъ съ полировкою подъ мраморъ. Въ госпиталѣ исправлена поврежденная пожаромъ церковь, сдѣлана пристройка для помѣщенія служителей и окончена постройка бани. При благородномъ собраніи сдѣлана пристройка для билліардной, столовой и буфета и устроенъ ледникъ. На большой улицѣ по пути къ Чныррахy построенъ черезъ оврагъ мостъ на сваяхъ длин. $21^1/_2$ и ширин. 5 саж. На случай пожаровъ въ удаленныхъ отъ рѣки частяхъ устраиваются два колодезя шириною въ боку $1^1/_2$ саж.

Въ отчетѣ за 1863 годъ упоминалось о постройкѣ погреба на 3000 пудъ пороху; изъ доставленныхъ же нынѣ свѣдѣній оказывается, что погребъ этотъ находится на Константиновскомъ полуостровѣ и въ 1864 году оконченъ постройкою.

Кромѣ помянутыхъ собственно строительныхъ работъ, на кирпичномъ заводѣ въ Николаевскѣ, по объясненію производителя работъ въ портахъ Восточнаго океана, подполковника Обручева, въ теченіе прошлаго лѣта выдѣлано до 130 т. штукъ обыкновеннаго кирпича и 7 т. штукъ лекальнаго для круглыхъ печей. Собрана и установлена для мятья глины и тисненія сырца машина, приводимая въ движеніе локомобилемъ. Въ каждомъ изъ двухъ установленныхъ станковъ однимъ натискомъ формуется до 6 кирпичей. По позднему установленію машины формовка оною производилась только два раза по нѣскольку часовъ для пріученія рабочихъ. Причемъ оказалось возможнымъ дѣлать на каждомъ станкѣ по одному оттиску въ минуту; по этому въ теченіе дня или 10 рабочихъ часовъ можно ожидать отъ обоихъ станковъ 7200 кирпичей. Для дѣйствія машины, кромѣ машиниста и кочегара, требуется 6 человѣкъ, по три къ каждому станку. При обыкновенной же ручной формовкѣ сырца нижніе чины въ Николаевскѣ выработываютъ по 250 штукъ на человѣка въ день, слѣдовательно, 8 человѣкъ необходимые для дѣйствія машины даютъ лишь 2000 кирпичей, т. е. на 2500 штукъ менѣе противу машинной выдѣлки. При этомъ однако слѣдуетъ замѣтить, что предположенная выгода уменьшится болѣе, чѣмъ на половину размѣромъ машиннаго кирпича, а именно, длина его 8, ширина $3^1/_2$ и толщина $2^1/_2$ дюйма, т. е. объемъ его составляетъ 61,6 кубич. дюймъ; обыкновенный же кирпичъ имѣетъ 144,7 кубич. дюймъ.

www.starieknigi.info

IV. НАДЗОРЪ ЗА СТРОИТЕЛЬНЫМИ РАБОТАМИ.

Ближайшее наблюденіе за производствомъ работъ въ С.-Петербургѣ, Кронштадтѣ и на Ижорскихъ заводахъ возложено было на членовъ техническаго строительнаго комитета.

Генералъ-лейтенантъ Заржецкій наблюдалъ за сооруженіемъ новыхъ доковъ въ Кронштадтѣ, за минными работами по уничтоженію препятствій, встрѣчаемыхъ при углубленіи гаваней въ томъ портѣ и по устройству подводныхъ контрфорсовъ при оконечностяхъ дамбъ канала Петра I, а также за всѣми окончательными работами по предпринятому въ 1863 году устройству адмиралтействъ въ С.-Петербургѣ для броненоснаго судостроенія; полковникъ Гора за всѣми прочими капитальными, а также за ремонтными работами въ Кронштадтскомъ портѣ. Полковникъ Мартыновъ за капитальными и ремонтными работами въ с.-петербургскомъ портѣ и за постройкою желѣзопрокатнаго завода и другими капитальными работами на Ижорскихъ заводахъ. Въ наблюденіи за устройствомъ водопроводовъ въ новомъ адмиралтействѣ, въ крюковскихъ и поцѣлуевскихъ казармахъ и въ военно-исправительной тюрьмѣ морскаго вѣдомства участвовалъ также полковникъ Гора, какъ составитель проэктовъ этихъ водопроводовъ. Всѣ болѣе важные вопросы по технической части, которые возбуждались инспектирующими работы, вносились ими на рѣшеніе въ технический строительный комитетъ.

Изъ свѣдѣній, доставленныхъ инспекторами работъ, оказывается, что всѣ капитальныя работы въ С.-Петербургѣ, Кронштадтѣ и на Ижорскихъ заводахъ производились правильно и прочно изъ доброкачественныхъ матеріаловъ и окончены, за нѣкоторыми исключеніями, въ назначенные сроки; причиною же неокончанія остальныхъ работъ къ сроку было въ большей части случаевъ наступленіе раннихъ морозовъ.

Инженеръ генералъ-маіоръ Федоровъ, которому предоставлено было инспектированіе работъ по Астрахани, на каспійскихъ маякахъ и въ бакинскомъ портѣ, донесъ также, что всѣ осмотрѣнныя имъ работы произведены правильно и хорошо.

Ремонтированіе зданій, по свидѣтельству инспекторовъ работъ и по доставленнымъ отчетнымъ свѣдѣніямъ, производилось

www.starieknigi.info

во всѣхъ вообще портахъ согласно дѣйствительной, по состоянію зданій, потребности и на основаніи правилъ утвержденной Его Императорскимъ Высочествомъ, Генералъ-Адмираломъ инструкціи.

V. СОСТОЯНІЕ ЗДАНІЙ И СООРУЖЕНІЙ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА.

По С.-Петербургу. Ветхія артиллерійскія постройки на Канонерскомъ островѣ назначено упразднить, оставивъ тамъ только небольшой пороховой погребъ, расположенный въ отдаленной части острова. При соображеніи мѣста для постройки новыхъ артиллерійскихъ заведеній заявлено было два предположенія: *одно* о постройкѣ этихъ зданій на мѣстности, принадлежащей морскому вѣдомству на Охтѣ, такъ какъ мѣстность эта не заливается прибылою водою, имѣетъ удобное водяное сообщеніе по Невѣ и довольно безопасно на случай обороны порта съ моря; *другое*, объ устройствѣ оныхъ въ гребномъ портѣ, гдѣ окончено уже устройство двухъ пороховыхъ хранилищъ. Артиллерійское управленіе высказалось въ пользу этого послѣдняго предположенія. Относительно Канонерскаго острова еще въ 1847 году былъ возбужденъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, вопросъ о продажѣ онаго морскимъ вѣдомствомъ. По сдѣланной тогда же оцѣнкѣ островъ этотъ, имѣющій 102 688 квадр. саж., оцѣненъ по 15 коп. за саж., всего въ 15 403 р. 20 коп.; но въ 1850 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе отложить эту мѣру до дальнѣйшаго усмотрѣнія, безъ исполненія. Въ 1864 г. городское общество ходатайствовало объ уступкѣ части этого острова для устройства новыхъ скотобоень, а учредители общества устройства торговаго порта въ С.-Петербургѣ изъявили желаніе пріобрѣсть весь островъ.

Къ устраненію недостатка въ казарменныхъ помѣщеніяхъ въ *Кронштадтѣ* заявлено портомъ нѣсколько предположеній, требующихъ особенныхъ, экстраординарныхъ мѣръ; но какъ подробныхъ и точныхъ соображеній въ подкрѣпленіе этихъ предположеній еще не доставлено, то я и не могу сдѣлать по нимъ окончательнаго съ своей стороны заключенія.

По бакинскому порту. Его Императорское Высочество Го-

www.starieknigi.info

сударь Намѣстникъ Кавказскій удостоитъ посѣщеніемъ своимъ въ 1864 г. этотъ портъ и, подробно осмотрѣвъ воздвигнутыя на Баиловомъ мысу зданія, соизволилъ остаться совершенно довольнымъ всѣми сооруженіями, выразивъ удовольствіе свое главному командиру астраханскаго порта.

Изъ сооружаемыхъ тамъ зданій окончены и заняты по назначенію: 1) зданія присутственныхъ мѣстъ съ примыкающими къ нимъ экипажескими магазинами и провіантскими складами. 2) Механическій заводъ съ примыкающими къ нему разными мастерскими. 3) Казарма на 250 холостыхъ нижнихъ чиновъ, съ примыкающими къ ней разными службами. 4) Казарма для семейныхъ нижнихъ чиновъ, съ разными службами. 5) Одинъ флигель госпиталя съ аптекою и кухнею, и 6) цистерна.

Всѣ эти постройки возведены съ большою тщательностію и чистотою каменной отдѣлки и, по выраженію генералъ-маіора Федорова, въ полномъ смыслѣ слова могутъ назваться образцовыми.

Православная церковь морскаго вѣдомства находится въ Баку на форштадтѣ въ 3-хъ верстахъ отъ Баилова мыса и можетъ вмѣстить не болѣе 200 человѣкъ, съ перенесеніемъ главнаго порта изъ Астрахани настоятъ будетъ существенная надобность въ возведеніи новой церкви большихъ размѣровъ.

По свидѣтельству инспектировавшаго въ 1864 году состояніе зданій въ Астрахани и на Каспійскихъ маякахъ инженеръ генералъ маіора Федорова, всѣ казенныя строенія въ *Астрахани* содержатся въ должномъ порядкѣ съ соблюденіемъ надлежащей чистоты и опрятности. Морскія команды расположены большею частію въ частныхъ домахъ, отведенныхъ городскимъ обществомъ и только часть портоваго экипажа и артиллерійской роты расположены въ 2-хъ адмиралтейскихъ казармахъ весьма удобно, въ надлежащемъ порядкѣ, чисто и опрятно; всѣ же остальныя морскія команды, какъ то: 1-й каспійскій флотскій экипажъ, часть 2-го каспійскаго флотскаго экипажа, а также части артиллерійской роты и портоваго экипажа расположены въ частныхъ домахъ весьма неудобно и стѣснительно.

Неудобства эти существуютъ уже съ давняго времени и мѣстное начальство обращало уже на это вниманіе; но мѣры къ этому въ настоящее время не принимаются, по случаю предстоящаго перевода астраханскаго порта въ Баку.

www.starieknigi.info

Наружный откосъ насыпи каменнаго портоваго забора на малой косѣ берега р. Волги между краномъ и нордовымъ закругленіемъ адмиралтейскаго канала и самаго канала подмыты полою водою, вслѣдствіе чего береговая обдѣлка канала съ лѣвой стороны обрушилась (*).

На Каспійскомъ морѣ окончены и освѣщены три маяка: Апшеронскій, Чеченскій и верхній Тюпъ-Караганскій; постройки сіи произведены съ большою тщательностію и чистотою, цоколь и карнизъ Чеченскаго маяка, сдѣланные изъ бакинскаго камня, по мягкости его, въ предупрежденіе вывѣтриванія, назначено покрыть масляною краскою. Сверхъ того, своды кладовыхъ при Чеченскомъ и Тюпъ-Караганскомъ маякахъ были покрыты растительною землею въ предположеніи развитія растительности; но по жаркому климату и свирѣпствующимъ въ этихъ мѣстностяхъ сильнымъ воздушнымъ ураганамъ, развитіе растительности оказывается невозможнымъ и высохшая земля уносится вѣтрами; а потому сдѣлано распоряженіе поверхности земляныхъ насыпей вымостить мелкимъ камнемъ съ плотною утрамбовкою.

Въ Архангельскѣ, за всѣми принятыми мѣрами къ продажѣ излишнихъ зданій и передачѣ ихъ въ другія вѣдомства, на попеченіи порта остается еще 25 разныхъ построекъ.

Изъ ветхихъ и излишнихъ строеній въ теченіе 1864 года сломано и продано въ с.-петербургскомъ портѣ шесть и въ архангельскомъ два.

По свѣдѣніямъ, доставленнымъ командиромъ портовъ Восточнаго океана, состоитъ разныхъ зданій и построекъ морскаго вѣдомства въ николаевскомъ портѣ 46, въ г. Николаевскѣ 67, въ Де-Кастри 13, въ гавани Императоръ Николай I 5, въ гавани Св. Ольги 12 и въ Владивостокѣ 17.

Строенія эти, какъ видно изъ краткаго обзора по строительной части тѣхъ портовъ, составленнаго подполковникомъ Обручевымъ, подвергаются частымъ поврежденіямъ по слѣдующимъ причинамъ:

Употребленіе для построекъ свѣжерубленнаго, не просушеннаго лѣса влечетъ за собой сильную, нѣсколько лѣтъ повто-

(*) *Примѣч.* По утвержденіи проэкта и смѣты, испрошенъ авансовый кредитъ и работы производятся.

www.starieknigi.info

ряющуюся осадку стѣнъ, съ образованіемъ щелей въ поперечныхъ стыкахъ бревенъ кругомъ косяковъ въ углахъ строенія и въ соединеніяхъ внутреннихъ стѣнъ съ наружными.

Употребленіе сырыхъ досокъ на полы отзывается частою ихъ перестилкою съ выстружкою провѣсовъ на покоробившихся доскахъ.

Крыши изъ сыраго теса, при нерѣдкомъ употребленіи гвоздей меньшаго противъ надлежащаго размѣра, коробятся и разсыхаются до того, что приходится покрывать ихъ третьимъ рядомъ досокъ.

Печи складываются мало опытными печниками изъ нижнихъ чиновъ, ставятся на деревянныхъ опечкахъ и, надавляемыя сверху дымовыми трубами (коренныя трубы выводятся лишь въ послѣдніе года, и то не во всѣхъ строеніяхъ), не выдерживаютъ болѣе пятилѣтняго срока, обыкновенно же приходится ихъ перекладывать черезъ 3 года. Оконные переплеты въ домахъ, построенныхъ въ первые года по занятіи Амура, не снабжены полнымъ приборомъ; отсутствіе закладныхъ крючьевъ и задвижекъ влечетъ частое поврежденіе стеколъ, замѣна которыхъ новыми тѣмъ обременительнѣе, что при суровости климата въ Николаевскѣ довольно значительна ломка стеколъ отъ морозовъ и вѣтровъ.

Дѣлаемая сверхъ черныхъ половъ и потолковъ земляная насыпь, вмѣсто глиняной смазки, не представляетъ достаточнаго препятствія прониканію въ строеніе крысъ, которыя въ короткое время издыравливаютъ полы и потолки и дѣлаютъ необходимымъ ихъ переборку.

Для устраненія этихъ недостатковъ, по мнѣнію подполковника Обручева, необходимо:

Образованіе въ Николаевскѣ запаснаго лѣснаго двора примѣрно въ 5000 бревенъ и 10 000 досокъ, на что потребуется единовременнаго расхода до 10 000 руб.

Высылка въ Николаевскъ или наемъ мѣстнаго опытнаго печнаго мастера, который бы руководилъ нижнихъ чиновъ и вообще развилъ въ Николаевскѣ печное ремесло. На жалованье печному мастеру потребуется отъ 300 до 400 руб.

Прирѣзка ко всѣмъ окнамъ недостающаго прибора, пополненіе коего уже начато въ 1864 году.

www.starieknigi.info

Замѣна земляныхъ насыпей сверхъ черныхъ половъ и потолковъ глиняною смазкою съ выстилкою кирпичемъ.

Замѣна деревянныхъ опечковъ каменными фундаментами и складка въ существующихъ коренныхъ дымовыхъ трубъ.

VI. ОСВѢЩЕНІЕ ГАЗОМЪ КРОНШТАДТСКАГО ПОРТА.

Его Императорское Высочество, Генералъ-Адмиралъ, еще въ 1859 году соизволилъ заявить предположеніе объ освѣщеніи газомъ кронштадтскаго порта; но условія и цѣны, объявленныя на это предпріятіе, по приглашенію кронштадтскаго порта, были до того неудобны и невыгодны, что вести дальнѣйшіе переговоры было совершенно излишне. Въ февралѣ же 1864 года главный командиръ кронштадтскаго порта вошелъ съ ходатайствомъ о предоставленіи инженеръ-технику Баумгартену устройства газоваго освѣщенія въ Кронштадтѣ на свой счетъ, согласно предложенныхъ имъ условій. Вслѣдъ за симъ почетный гражданинъ Байковъ и К° представили на предпріятіе это свои условія.

По внимательномъ разсмотрѣніи предложеній этихъ въ техническомъ строительномъ комитетѣ оказалось, что проэктъ договора, составленный Баумгартеномъ, представляетъ существенныя неудобства и требуетъ значительныхъ измѣненій, равно какъ и условія Байкова и К°.

Послѣ того, генералъ-адъютантъ Новосильскій, доставивъ вновь предложенныя Баумгартеномъ и Байковымъ условія и проэкты на устройство газоваго освѣщенія, объявилъ, что по внимательномъ разсмотрѣніи ихъ въ комитетѣ объ устройствѣ г. Кронштадта подъ личнымъ его предсѣдательствомъ, съ участіемъ городскаго головы, полиціймейстера, двухъ членовъ отъ купечества и городскаго архитектора, проэктъ и условія Баумгартена признаны во всѣхъ отношеніяхъ удобными и выгодными, какъ для казны, такъ и для городскаго общества.

Главнѣйшія условія предполагаемаго Баумгартеномъ договора заключаются въ слѣдующемъ:

Баумгартенъ обязывается построить на свой счетъ газовый заводъ со всѣми необходимыми аппаратами и прокладкою въ землѣ газопроводныхъ трубъ въ такихъ размѣрахъ, какъ на-

www.starieknigi.info

добность потребуетъ, съ тѣмъ, чтобы предстояла возможность освѣтить всѣ зданія и мѣстности въ Кронштадтѣ.

Заводъ полагается построить по чертежамъ, одобреннымъ морскимъ министерствомъ, и провести газопроводныхъ трубъ до 25 веретъ, съ исчисленіемъ на сіе до 380 000 руб.

При чемъ Баумгартенъ имѣетъ въ виду освѣтить въ казенныхъ и частныхъ зданіяхъ до 7000 рожковъ, а въ уличныхъ городскихъ фонаряхъ до 400 рожковъ, при горѣніи каждаго изъ первыхъ рожковъ 1600 часовъ въ годъ и 2000 часовъ горѣнія для уличныхъ фонарей, съ употребленіемъ примѣрно освѣтительнаго газа до 60 м. куб. футъ въ годъ.

Такое число горѣлокъ и времени ихъ горѣнія для казны впрочемъ необязательно.

Баумгартенъ обязывается приступить къ работамъ при первой возможности въ 1865 г. и въ первый годъ устроить газовый заводъ и освѣтить пароходный заводъ, а въ теченіе 5 лѣтъ устроить газоосвѣщеніе во всѣхъ зданіяхъ, гдѣ отъ него потребуется. Въ обезпеченіе своей исправности обязывается представить залогъ, равняющійся 5% съ исчисленной имъ на все газоустройство суммы, т. е. въ 19 000 руб.

За освѣщеніе газомъ Баумгартенъ объявилъ слѣдующія цѣны: въ казенныхъ зданіяхъ по 2 руб., а въ частныхъ по 2 р. 50 коп. за тысячу куб. фут., за уличный фонарь въ одинъ рожокъ 20 руб. въ годъ, считая 2000 часовъ горѣнія.

Кромѣ того, онъ просилъ привилегію на исключительное право освѣщать газомъ казенные и частные дома въ Кронштадтѣ, улицы и площади въ теченіе 35 лѣтъ. По истеченіи этого срока заводъ его съ газопроводными трубами поступаетъ въ собственность казны, съ тѣмъ, что ежели по разсчету, предварительно одобренному морскимъ министерствомъ, окажется, что затраченный имъ на предпріятіе капиталъ не могъ быть погашенъ въ означенный срокъ, то ему дается, или отсрочка привилегіи или вознагражденіе, но не свыше $^1/_3$ исчисленнаго на газоустройство капитала.

Внутреннія устройства газоосвѣщенія въ морскихъ зданіяхъ Баумгартенъ обязывается сдѣлать по утвержденнымъ на то смѣтамъ, съ полученіемъ денегъ въ теченіе 7 лѣтъ.

При сравненіи означенныхъ цѣнъ и условій съ имѣющимися въ виду данными оказалось: 1) настоящія цѣны Баумгарте-

www.starieknigi.info

на значительно дешевле объявленныхъ Байковымъ и К°, при томъ же условія этого послѣдняго конкурента неудобны ни для города, ни для казны, потому между прочимъ, что въ нихъ предполагается обязательное потребленіе опредѣленнаго количества газа въ годовой срокъ времени; 2) условія Баумгартена сходны въ основаніяхъ съ уставами с.-петербургскаго общества газоваго освѣщенія, а цѣны дешевле, въ особенности для освѣщенія казенныхъ зданій; 3) цѣны, достигнутыя на торгахъ въ Москвѣ на освѣщеніе уличныхъ фонарей, хотя при сравнительной дороговизнѣ выработки тамъ газа и представляются болѣе выгодными для города, но за то контрагенты назначали плату по 5 руб. за тысячу куб. футъ газа съ частныхъ лицъ и могутъ этимъ путемъ, при богатствѣ и населенности столицы, возмѣстить умѣренность цѣны, выпрошенной отъ города. Въ Кронштадтѣ же главнѣйшими потребителями газа являются портовыя мастерскія, заводы и казармы, городскихъ фонарей имѣется въ виду всего до 400 и частное потребленіе газа можетъ проявиться только въ самомъ ограниченномъ размѣрѣ, потому что Кронштадтъ, какъ портовой городъ, оживляется только лѣтомъ во время навигаціи, когда долгіе сѣверные дни устраняютъ необходимость особаго освѣщенія. Такая разность въ мѣстныхъ условіяхъ Москвы и Кронштадта объясняетъ, и повидимому не въ ущербъ заключенію кронштадтскаго порта, то обстоятельство, почему въ Кронштадтѣ преимущественно слѣдовало обезпечить умѣренность цѣны на внутреннее освѣщеніе газомъ казенныхъ зданій и что Баумгартенъ, не имѣя возможности разсчитывать на частное потребленіе газа, не могъ понизить своихъ цѣнъ на городскіе фонари въ одинаковой мѣрѣ, какъ на освѣщеніе казенныхъ заведеній.

Проэктные чертежи газоваго завода, представленные Баумгартеномъ, признаны техническимъ строительнымъ комитетомъ удовлетворительными и предпочтены проэкту Байкова. Вслѣдствіе сего поручено главному командиру: 1) войдти въ соглашеніе съ Баумгартеномъ относительно необходимыхъ пополненій и измѣненій въ предложенныхъ имъ условіяхъ, согласно заключенію техническаго строительнаго комитета, на которыя онъ предварительно объявилъ уже согласіе; 2) опредѣлить въ какихъ именно зданіяхъ и въ какой срокъ полагается устроить газовое освѣщеніе, съ составленіемъ плана расположенія горѣ-

www.starieknigi.info

локъ для каждаго зданія, и составить исчисленіе о ежегодной потребности газа по мѣрѣ устройства газоосвѣщенія въ казармахъ и мастерскихъ; 3) составить сравнительный разсчетъ о ежегодной денежной потребности на освѣщеніе морскихъ зданій (въ которыхъ полагается перемѣнить систему освѣщенія), какъ нынѣ употребляемыми матеріалами, такъ и газомъ, дабы можно было видѣть, произойдетъ ли отъ этого экономія и какая именно, съ заключеніемъ о томъ, возможно ли будетъ на счетъ этой экономіи устроить хотя для нѣкоторыхъ зданій внутренніе аппараты для газоосвѣщенія, съ приложеніемъ смѣтъ на оные и 4) по соглашенію съ Баумгартеномъ опредѣлить, какой именно процентъ съ объявленной имъ цѣны на газъ долженъ быть зачисляемъ въ погашеніе затраченнаго на устройство газоосвѣщенія капитала.

Между тѣмъ министръ внутреннихъ дѣлъ объявилъ съ своей стороны согласіе на заключеніе съ Баумгартеномъ помянутаго договора, касающагося хозяйственной части города Кронштадта, министръ финансовъ сообщилъ испрошенное имъ Высочайшее разрѣшеніе на безпошлинный ввозъ Баумгартеномъ изъ-за границы въ теченіе 4 лѣтъ трубъ и другихъ необходимыхъ снарядовъ, и военный министръ призналъ мѣсто, избранное для завода, удобнымъ.

VII. ПО УСТРОЙСТВУ ГАВАНИ ВЪ НИКОЛАЕВСКѢ НА АМУРѢ.

По удостоеннымъ въ 1859 году Высочайшаго утвержденія предположеніямъ предназначено было у Николаевска на отмели вырыть глубокій бассейнъ шириною 50 саж., длин. 75 саж. для помѣщенія 6-ти военныхъ судовъ и устроить для большихъ судовъ мортоновъ элингъ, а для рѣчныхъ два малые элинга, въ заливѣ же Де-Кастри построить пристань. Предположенія эти сообщены были мѣстному начальству, для распоряженій по составленію подробныхъ проэктовъ съ техническими смѣтами и приступленія къ самымъ работамъ. Въ 1860 году мѣстное начальство заявило необходимость увеличенія предположеннаго бассейна въ такой мѣрѣ, чтобы въ немъ могли помѣщаться 20 военныхъ судовъ и съ тѣмъ вмѣстѣ испросило согласіе морскаго министерства на командированіе въ Америку военнаго

www.starieknigi.info

инженеръ-полковника Рейна, для ознакомленія съ подобными постройками, съ предоставленіемъ ему составить окончательный проэктъ гавани въ Николаевскѣ, руководствуясь свѣдѣніями, какія будутъ собраны имъ за границею, хотя бы пришлось измѣнить общія основанія первоначальнаго предположенія.

Означеннаго проэкта полковникомъ Рейномъ составлено не было и къ работамъ не приступлено. Въ прошломъ же 1864 году мѣстное начальство заявило слѣдующія данныя и предположенія:

1) Съ 1859 года, когда дѣйствительно настояла надобность въ этой гавани, по измѣнившимся обстоятельствамъ суда балтійскаго флота, приходящія на Амуръ кругомъ свѣта, нынѣ не зимуютъ болѣе въ Николаевскѣ, а слѣдовательно первоначальный поводъ къ устройству гавани на 20 судовъ, теперь болѣе не существуетъ. Суда же сибирской флотиліи могутъ безопасно отъ льда зимовать въ протокѣ Пальво.

2) Постройка гавани вызываетъ на обширныя работы, которыя не могутъ быть выполнены теперь за недостаткомъ рабочихъ. Обстоятельство это не могло быть предвидимо прежде, т. е. когда испрашивалось разрѣшеніе на постройку гавани потому собственно, что тогда не имѣлась въ виду постройка амурскаго телеграфа, разрѣшеннаго въ 1861 году.

3) На устьѣ р. Амура въ плавучемъ докѣ оказывается необходимость, которая въ настоящее время важнѣе постройки тамъ гавани, и что поэтому было бы весьма полезно заказать за границей желѣзный плавучій докъ и устроить хотя одинъ бассейнъ для помѣщенія въ немъ дока, какъ во время починки судовъ, такъ и для предохраненія его отъ волненія и отъ льда при расходѣ рѣки.

Удобнѣйшимъ пунктомъ для расположенія и отрывки этого бассейна, по мнѣнію мѣстнаго начальства, можно считать протокъ Пальво въ томъ мѣстѣ, гдѣ въ настоящее время имѣется пристань.

Предположенія эти разсмотрѣны были въ соединенныхъ засѣданіяхъ техническихъ строительнаго и кораблестроительнаго комитетовъ.

Относительно строительныхъ работъ предстояло рѣшить: *а*) въ какой мѣрѣ соотвѣтствуютъ своей цѣли развѣдки и изысканія мѣстныхъ инженеровъ, приведшія ихъ къ заключенію, что

www.starieknigi.info

мѣстныя и климатическія условія представляютъ къ устройству гавани въ Николаевскѣ у мыса Куэгда крайнія затрудненія, для преодолѣнія которыхъ потребуются огромные расходы; *б*) на сколько основательно это заключеніе; и *в*) въ случаѣ несогласія, объяснить главныя основанія для выполненія работъ по означенной постройкѣ.

Разсмотрѣніе полученныхъ свѣдѣній привело комитеты къ заключенію, что мѣстные инженеры не сдѣлали достаточно точныхъ и подробныхъ изслѣдованій.

За тѣмъ комитеты, имѣя въ виду, что на отмели отъ 2 до 5 фут., гдѣ полагается устроить пристань, въ лѣтнее время весьма удобно строить и погружать ряжевые ящики; что объясненія о чрезвычайно разрушительномъ дѣйствіи ледохода въ Николаевскѣ нельзя считать достаточными, потому что находящаяся вблизи константиновская батарея, построенная очень слабо, какъ временное укрѣпленіе, опровергаетъ это показаніе, равно какъ и то обстоятельство, что вблизи Николаевска простояли суда нѣсколько зимъ подъ защитою только забитыхъ вокругъ нихъ свай,—между тѣмъ какъ на фарватерѣ дѣйствіе ледохода гораздо сильнѣе и разрушительнѣе, нашли, что у мыса Куэгда можетъ быть построена пристань на основаніяхъ самыхъ простыхъ и дешевыхъ, именно изъ ряжевыхъ ящиковъ, огражденныхъ сваями; при чемъ направленіе ея должно быть косвенное, а не въ упоръ къ струѣ теченія рѣки. За пристанью же съ восточной стороны, закрытой отъ теченія, будетъ возможно въ нѣкоторомъ отъ нея разстояніи производить углубленіе бассейна землечерпательными машинами, а для сообщенія съ пристанью стоящихъ на углубленномъ мѣстѣ судовъ легко построить отдѣльныя вѣтви пристани на сваяхъ, какъ это дѣлается въ американскихъ портахъ.

Такимъ образомъ возможность, не сопряженная съ особенными препятствіями, сооруженія гавани въ Николаевскѣ была признана соединенными техническими комитетами несомнѣнною и дальнѣйшій ходъ этого дѣла г. управляющій министерствомъ предоставилъ своему усмотрѣнію, по разработкѣ нѣкоторыхъ данныхъ по кораблестроительной и строительной частямъ.

www.starieknigi.info

VIII. О ФИНАНСОВОЙ СМѢТѢ.

Смѣта доходовъ, спеціальныхъ средствъ и расходовъ на 1865 г. составлена на точномъ основаніи правилъ, Высочайше утвержденныхъ 22 мая 1862 года.

Общій итогъ этихъ смѣтъ составляетъ:

Доходовъ	17 719	р.	45¼ к.
Расходовъ	1 065 836	—	16 —
Спеціальныхъ средствъ	130 823	—	25¾ —

Въ утвержденной Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ 27 января 1860 г. инструкціи для руководства строительныхъ частей въ портахъ указано между прочимъ, какія свѣдѣнія и въ какомъ порядкѣ должны быть доставляемы портами по капитальнымъ работамъ, для внесенія министерствомъ потребной для нихъ суммы въ финансовую смѣту.

Такъ какъ нѣкоторыми портами правила эти не были въ точности соблюдены въ 1864 г., то было признано необходимымъ, чтобы на будущее время: 1) проэктные чертежи и техническія смѣты на предполагаемыя работы составлять сколь возможно заблаговременнѣе и доставлять ихъ всѣ сполна въ строительное управленіе къ 1 іюня, дабы управленіе имѣло возможность разсмотрѣть чертежи и представить ихъ на утвержденіе, а смѣты повѣрить ко времени представленія финансовой смѣты, по которой должны быть испрошены кредиты на производство этихъ работъ; 2) по каждой перестройкѣ или новой постройкѣ прилагать къ проэкту особую записку за подписью: по с.-петербургскому порту—директоровъ подлежащихъ департаментовъ, или начальниковъ управленій, а по прочимъ портамъ—главнаго командира или командира порта, и за скрѣпою начальника той части въ портѣ, для которой работа предпринимается, съ подробнымъ объясненіемъ назначенія предполагаемыхъ работъ и степени ихъ неотложности; и 3) въ прилагаемыхъ къ смѣтамъ вѣдомостяхъ о строительныхъ работахъ располагать работы въ послѣдовательномъ порядкѣ, по

www.starieknigi.info

мѣръ ихъ надобности, *начиная съ самыхъ неотложныхъ*, дабы, въ случаѣ необходимости произвести сокращенія смѣтныхъ требованій, министерство было бы въ состояніи исключать изъ смѣты работы менѣе необходимыя, безъ новой о томъ переписки съ портовыми начальниками.

Съ приведеніемъ въ исполненіе этихъ мѣръ, должно надѣяться, что для составленія смѣты по строительной части на 1866 г., не потребуется въ министерствѣ весьма спѣшной и сложной работы, для пополненія смѣты необходимыми данными.

IX. ОБЪ ОТЧЕТНОСТИ.

До 1864 г., денежная отчетность по вѣдомству строительнаго управленія представлялась государственному контролю, по изданнымъ въ 1860 г. формамъ, только объ однихъ смѣтныхъ суммахъ; по введеніи же, въ 1864 г., новыхъ кассовыхъ правилъ,—въ отчетность управленія за этотъ годъ вошли и всѣ другіе капиталы портовыхъ строительныхъ частей, а именно: сверхсмѣтные разные доходы, вычеты, спеціальныя средства, партикулярныя суммы и залоги.

Въ отчетности нѣкоторыхъ портовъ объ означенныхъ капиталахъ оказались неясности и невѣрности, большею частію чрезъ смѣшеніе суммъ одного отдѣла съ другимъ.

По правиламъ 1860 г., ежемѣсячная денежная отчетность заключалась въ двухъ вѣдомостяхъ—одной по оборотамъ смѣтныхъ суммъ и другой разсчетной, а по правиламъ 1864 г., таковыхъ вѣдомостей составлялось въ двухъ экземплярахъ: одного собственно по строительному управленію, а другаго общаго по всѣмъ портамъ и управленію, всего до 10 каждый мѣсяцъ.

Оборотъ суммъ по этимъ вѣдомостямъ въ теченіе 1864 г. составлялъ:

www.starieknigi.info

	Оставалось къ 1-му января 1864 г.	Ассигновано въ 1864 году и поступило по разнымъ случаямъ.	Итого.	Дѣйствительный расходъ въ 1864 г.	Остатокъ къ 1865 году.
Государственныхъ расходовъ.					
Смѣты 1863 года и прежнихъ лѣтъ . .	359760 р. 30	7711 р. 43	367471 р. 73	296409 р. 39½	71062 р. 33½ (*)
Сверхсмѣтнаго кредита 1863 года . .	7737 р.	—	7737 — »	7737 — »	—
По смѣтамъ 1864 г. мирной	—	958002 р. 72½	958002 р. 72½	751806 — 51	206196 р. 21½
По смѣтамъ 1864 г. военной.	—	183600 — »	183600 — »	147197 — 43	36402 — 57
Капиталовъ . . .	29125 р. 74¾	5 — 81	29131 р. 55¾	28339 р. 50¾	792 — 5
Итого .	396623 р. 4¾	1149319 р. 96½	1545943 р. 1½	1231489 р. 84½	314453 р. 17
Государственныхъ доходовъ.					
По смѣтѣ 1863 г. .	25382 р. 23	1044 р. 82	26427 р. 5	26427 р. 5	—
» » 1864 года было назначено къ поступленію 15111 руб. 92 к., а поступило.	—	19602 р. 87½	19602 р. 87½	19499 — 42	103 р. 45½
Итого . .	25382 р 23	20647 р. 69½	46029 р. 92½	45926 р. 47	103 — 45½
Вычетовъ.					
а) Въ государственный доходъ. . .	85 р. 87	1742 р. 4½	1827 — 91½	1496 — 80	331 — 11½
б) Въ инвалидный капиталъ . . .	19 — 17	169 — 54	188 — 71	188 — 71	—

(*) Въ числѣ этихъ суммъ числиться: въ кассахъ министерства финансовъ 35362 р. 17½ к. (переданные въ оныя въ количествѣ 95771 р. 71¾ к.) и въ долгахъ, показанные ниже 24 р. и 52 821 руб. 96½ коп.

www.starieknigi.info

	Оставалось къ 1-му января 1864 г.	Ассигновано въ 1864 г. и поступило по разнымъ случаямъ.	Итого.	Дѣйствительный расходъ въ 1864 г.	Остатокъ къ 1865 г.
в) Въ эмеритальную кассу, поступившихъ случайно .	—	2032 р. 76	2032 р. 76	1897 р. 9¼	135 р. 66¾
г) На флотскую библіотеку	—	30 — 90	30 — 90	30 — 90	—
и д) За пожалованіе орденами	—	211 — 25	211 — 25	145 —	66 р. 25
Итого . .	105 р. 4	4186 р. 49¼	4291 р. 53¼	3758 — 50¼	533 р. 3
Спеціальныхъ средствъ, партикулярныхъ суммъ и залоговъ.	222223 р. 5	511458 р. 16¼	733681 р. 21¼	487900 — 25	245780 р. 95¼
Всего . .	644333 р. 36¾	1685612 р. 31¼	2329945 р. 68	1769075 р. 7¼	560870 р. 60¾

Кромѣ того, представлялись вѣдомости о долгахъ и разсчетахъ. Долговъ, оставшихся къ 1 января 1864 г., на разныхъ мѣстахъ и лицахъ, собственно по балтійскому вѣдомству состоитъ . . . . . 142 942 р. 35 к.

Вновь прибавилось въ 1864 г. . . . 1 474 — 25½—

Итого. . 144 416 р. 60½ к.

Въ то число поступило въ уплату. . 56 194 р. 90 к.

За тѣмъ осталось въ долгу къ 1865 г. 88 221 — 69½—

Въ числѣ этого долга заключается 24 000 р. на кронштадтскомъ морскомъ собраніи, отпущенные по Высочайшему повелѣнію 6 іюля 1860 года (въ 1860 и 1861 годахъ въ числѣ 30 000 р.), заимообразно изъ наличныхъ строительныхъ суммъ на передѣлки и пристройки къ зданію собранія, съ уплатою изъ суммъ онаго по тысячи р. въ годъ, и 52 821 р. 96½ к. на портахъ Восточнаго океана, уплаченныя въ 1861 г., изъ наличныхъ суммъ управленія, банкирамъ Винекенъ и К°, по

www.starieknigi.info

векселю, выданному русскимъ посланникомъ въ Вашингтонѣ, дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ Стеклемъ банкирамъ Лобаху и Шепелеру, за заказанные военнымъ инженеръ-полковникомъ Рейномъ въ Америкѣ пароходы, машины и разныя вещи для работъ по амурскому краю. О возвратѣ означенныхъ долговъ въ наличныя суммы управленія сообщено канцеляріи морскаго министерства 1 и 19 августа 1864 г. за №№ 1002 и 1078, переводомъ: первыхъ на государственное казначейство, а послѣднихъ на главное, изъ числа 694 155 р. 25 к., ассигнованныхъ по смѣтѣ министерства на 1864 г., для сибирскихъ портовъ; за тѣмъ остальной долгъ числится на частныхъ лицахъ; къ пополненію онаго приняты надлежащія мѣры.

На основаніи тѣхъ же кассовыхъ правилъ, отчетность за смѣтный періодъ 1863 г. сопровождалась противъ правилъ 1860 г. представленіемъ государственному контролю и канцеляріи морскаго министерства, сверхъ вѣдомости объ остаткахъ, передержкахъ и предстоящихъ расходахъ и общаго списка кредиторовъ казны, подлежащихъ удовлетворенію на счетъ заключенной смѣты, составленіемъ отдѣльныхъ списковъ по губерніямъ и сообщеніемъ оныхъ упомянутой канцеляріи, казеннымъ палатамъ и главнымъ командирамъ портовъ, каковыхъ списковъ было отослано девятнадцать экземпляровъ.

О сдачѣ суммъ смѣтнаго періода 1863 г. въ кассы министерства финансовъ.

На основаніи примѣчанія къ ст. 40 смѣтныхъ правилъ и 9 п. журнала адмиралтействъ-совѣта 29 апрѣля 1864 г., ст. 23 476, суммы смѣтнаго періода 1863 г. надлежало сдать въ кассы министерства финансовъ къ 1 іюля 1864 г.; но сдача таковая нѣкоторыми портами окончательно произведена только въ октябрѣ мѣсяцѣ, въ послѣдствіе чего, начальство тѣхъ портовъ дѣлало расходованіе капиталовъ и послѣ 1 іюля, на счетъ суммъ, заявленныхъ по спискамъ кредиторовъ казны, а чрезъ то возникла переписка въ составленіи разныхъ соображеній о невѣрности остатковъ къ 1 іюля, противъ сданныхъ въ кассы. Такъ по отчетности управленія къ этому времени показано было . . . . . 227 909 р. 6½ к.

www.starieknigi.info

а по отчетности за октябрь, къ 1 ноября оказалось въ остаткѣ	178 136 р. 6 к.
менѣе на	49 773 — ½ —
Изъ остатка, показаннаго по отчетности къ 1 ноября, сдано въ кассы министерства финансовъ . . .	95 771 р. 71¾ к.
(кромѣ того, сдано астраханскимъ портомъ 5480 р., числящіеся въ строительныхъ суммахъ, но подлежавшіе другимъ частямъ портоваго вѣдомства). Осталось въ долгахъ на разныхъ мѣстахъ:	
Показанные выше 24 000 р. и 52 821 р. 96½ к., всего	76 821 р. 96½ к.
На коммисаріатскихъ частяхъ портовыхъ управленій, сданные ими въ кассы означеннаго министерства.	3 708 — 88 —
Недопринятые изъ министерства финансовъ по § 29 ст. 2 смѣты 1863 г. за металлы.	3 678 — » —
Итого. .	179 980 р. 56¼ к.
Болѣе на	1 844 — 50¼ »

Разность эта, произошла вслѣдствіе ошибочнаго показанія николаевскимъ портомъ 4 500 руб., излишне принятыхъ изъ уѣздныхъ казначействъ по смѣтѣ 1862 г., которые подлежали другимъ частямъ порта; за исключеніемъ же изъ нихъ излишка въ 1844 р. 50¼ к., оказывается уже недостатокъ на 2655 руб. 49¾ коп.

Недостатокъ сей по выводамъ управленія и веденной съ означеннымъ портомъ переписки выяснился тѣмъ, что портъ сей по отчетности за смѣтный періодъ 1862 г. показалъ излишнимъ остаткомъ къ 1-му іюля 1863 г. 5062 р. 83¾ к., которые и были введены въ отчетность того года подлежащими къ расходу, а за смѣтный періодъ 1863 г., оказался уже недостатокъ на 2719 руб. 25¼ коп., исключая эту сумму изъ 2655 р. 49¾ к., еще оказывается разность на 63 руб. 75½ коп. Эта послѣдняя разность произошла отъ непоказанія тѣмъ же портомъ 50 руб. 61¾ коп. остаткомъ по смѣтному періоду 1862 г. и 12 руб. 75 коп., считавшихся въ смѣтныхъ сум-

www.starieknigi.info

махъ прежнихъ лѣтъ, которыя слѣдовали занесенію въ смѣту доходовъ.

X. СПЕЦІАЛЬНЫЯ ЗАНЯТІЯ ЧЛЕНОВЪ ТЕХНИЧЕСКАГО СТРОИТЕЛЬНАГО КОМИТЕТА.

Инженеръ генералъ-лейтенантъ Заржецкій занимался разсмотрѣніемъ технической отчетности по строительнымъ работамъ, произведеннымъ въ 1863 и частію въ 1864 г. для броненоснаго судостроенія; принималъ непосредственное участіе въ составленіи детальныхъ проэктовъ и смѣтъ по возведенію новыхъ доковъ въ Кронштадтѣ. Кромѣ того, генералъ-лейтенантъ Заржецкій разсматривалъ въ подробности всѣ вообще болѣе значительные проэкты и нѣкоторые изъ нихъ пересоставилъ; составилъ соображеніе по устройству гавани въ Николаевскѣ на Амурѣ и трудился надъ разборомъ многочисленныхъ недоразумѣній и претензій, возникшихъ при постройкѣ храма Св. Владиміра въ Севастополѣ.

Инженеръ генералъ-маіоръ Федоровъ разсмотрѣлъ разныхъ проэктовъ и повѣрилъ смѣтъ и техническихъ отчетовъ 37.

Инженеръ полковникъ Гора повѣрилъ 48 смѣтъ, 25 техническихъ отчетовъ и разсмотрѣлъ 49 проэктовъ, пересоставивъ три изъ нихъ: на устройство фундаментовъ подъ краны по обѣимъ сторонамъ канала Петра I-го, на устройство кронштлотскаго маяка и на устройство стропилъ для зданія плаза въ доковомъ адмиралтействѣ въ Кронштадтѣ; составилъ: проэктъ со смѣтою на устройство водопровода въ новомъ адмиралтействѣ въ С.-Петербургѣ, проэктъ деревяннаго моста на ряжевыхъ устояхъ для Кронштлотскаго маяка и проэктъ въ двухъ видахъ на устройство желѣзныхъ стропилъ при желѣзопрокатномъ заводѣ на Ижорѣ. Кромѣ того, составилъ: соображеніе о перестройкѣ и приспособленіи казарменныхъ зданій въ Кронштадтѣ и записку о сравненіи способовъ производства работъ по буренію артезіанскихъ колодцевъ здѣсь, въ С.-Петербургѣ, и въ бакинскомъ портѣ.

Инженеръ полковникъ Мартыновъ разсмотрѣлъ 82 проэкта, сдѣлавъ въ нѣкоторыхъ изъ нихъ разныя измѣненія, повѣрилъ

www.starieknigi.info

столько же смѣтъ, 56 техническихъ въ видѣ смѣты отчетовъ и 18 разцѣночныхъ вѣдомостей; кромѣ того, участвовалъ непосредственно въ составленіи детальныхъ проэктовъ на фундаменты для желѣзопрокатнаго заведенія на Ижорскихъ заводахъ.

Независимо отъ означенныхъ занятій и инспекціи работъ, гг. члены комитета участвовали въ разныхъ коммисіяхъ, какъ то: по изысканію мѣръ къ улучшенію казарменныхъ помѣщеній въ Кронштадтѣ, по устройству въ докахъ подвижныхъ блоковъ, по перестройкѣ николаевскихъ доковъ, по опредѣленію грунта мѣстности, избранной для постройки пороховаго погреба на Лисьемъ носу, по разсмотрѣнію причинъ разрушенія льдомъ дворцоваго моста въ С.-Петербургѣ и проч.

XI. О ДВИЖЕНІИ ДѢЛЪ ПО СТРОИТЕЛЬНОМУ УПРАВЛЕНІЮ.

Къ 1-му января 1864 г. оставалось неисполненныхъ бумагъ	7
Поступило въ теченіе года	2103
Итого. . .	2110

Изъ числа оныхъ по 1-е января 1865 г.	
Рѣшено	1776
Принято къ свѣдѣнію и соображенію	325
За тѣмъ осталось неисполненныхъ.	9
Итого. . .	2110

Исходящихъ бумагъ было:

За подписью управляющаго морскимъ министерствомъ	50
За подписью начальника строительнаго управленія.	1852
Надписей на подлинныхъ бумагахъ.	123
За подписью же дѣлопроизводителей	185
А всего. . .	2210

Записокъ дѣлопроизводителей на имя начальника строительнаго управленія.	53

www.starieknigi.info

Изъ нихъ рѣшено начальникомъ управленія и временнымъ присутствіемъ 20

Въ адмиралтействъ-совѣтъ 29

Представлено г. управляющему морскимъ министерствомъ 4

По техническому строительному комитету состоялось журналовъ. 182

А въ нихъ находилось отдѣльныхъ статей . . 206

Окончennыхъ дѣлъ сдано въ общій архивъ министерства 1055

www.starieknigi.info

ОТЧЕТЪ

ДИРЕКТОРА

ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО ДЕПАРТАМЕНТА

КОНТРЪ-АДМИРАЛА ЗЕЛЕНАГО,

за 1864 годъ.

Дѣйствія гидрографическаго департамента, въ продолженіе 1864 года, состояли, какъ и прежде: 1) въ распоряженіяхъ по производству морскихъ съемокъ и промѣровъ въ нашихъ моряхъ; 2) въ учрежденіи и содержаніи маяковъ, входныхъ огней, башень и другихъ предостерегательныхъ знаковъ для безопасности плаванія по нашимъ морямъ, равно какъ и спасительныхъ станцій, и сообщеніи всѣхъ перемѣнъ по лоціи морей всего земнаго шара; 3) въ изданіи правилъ, руководствъ, таблицъ, до гидрографіи и безопасности на морѣ относящихся, въ составленіи, исправленіи и гравированіи картъ, выдѣлкѣ, исправленіи и испытаніи инструментовъ и снабженіи всѣми этими предметами судовъ; 4) въ разсмотрѣніи шханечныхъ журналовъ, астрономическихъ, метеорологическихъ и магнитныхъ наблюденій, произведенныхъ на судахъ и обсерваторіяхъ, и въ сношеніяхъ съ иностранными корреспондентами.

I. СЪЕМКИ И ПРОМѢРЫ.

Гидрографическія изслѣдованія нашихъ морей, по мѣрѣ средствъ, продолжаются дѣятельно. Въ *Балтійскомъ* морѣ, на время прекращенныя работы, были возобновлены въ истекшемъ году на южной границѣ абоскихъ шхеръ. Въ *Ботническомъ* заливѣ, карты котораго, въ настоящее время, приводятся въ

www.starieknigi.info

лучшее противу прежняго состояніе, работы производились зимою и лѣтомъ, между Улеоборгомъ и Торнео. Въ *Ладожскомъ* озерѣ продолжалось изслѣдованіе сѣверо-восточной части озера и уже весьма немного осталось сдѣлать, чтобы имѣть точныя карты, соотвѣтствующія важному значенію этого русскаго внутренняго моря. Въ *Каспійскомъ* морѣ, работы продолжались преимущественно на восточномъ его берегу, и приносятъ обильные результаты, какъ въ морскомъ, такъ и въ ученомъ отношеніи. Въ *Черномъ* морѣ, въ ожиданіи назначенія особый гидрографической экспедиціи, для составленія болѣе точныхъ и подробныхъ картъ, какъ всего восточнаго берега Чернаго моря и по крайней мѣрѣ входовъ въ устья рѣкъ и рейдовъ, производились мѣстными, весьма ограниченными средствами, изслѣдованія одесскаго залива и частные промѣры въ устьяхъ нѣкоторыхъ рѣкъ. Въ *Бѣломъ* морѣ, въ ожиданіи такой же отдѣльной экспедиціи, необходимой для пополненія и исправленія нѣкоторыхъ картъ, изданныхъ по описи въ 1827 по 1833 г., производилось, мѣстными же средствами, изслѣдованіе фарватера къ городу Кеми. Наконецъ и въ отдаленномъ краѣ нашихъ владѣній, на *Восточномъ* океанѣ, гидрографія также имѣетъ своихъ усердныхъ дѣятелей, которые также въ ожиданіи организаціи постоянной гидрографической экспедиціи, для изслѣдованія мѣстъ, изъ числа коихъ многія, и то поверхностно, были изслѣдованы еще въ прошедшемъ столѣтіи, приносятъ, по мѣрѣ средствъ, посильные свои труды на пользу мореплавателей.

Подробности исполненныхъ въ 1864 году работъ, состояли въ слѣдующемъ:

А. Въ Балтійскомъ морѣ.

Гидрографическія работы въ Балтійскомъ морѣ, въ 1864 году, должны были заключаться: въ изслѣдованіи шлюпочнымъ промѣромъ двухъ промежутковъ въ 16 и $6^1/_2$ квадратныхъ миль, оставшихся неоконченными отъ 1862 г., и въ изслѣдованіи двухъ фарватеровъ: съ моря къ маяку Ут-э и далѣе къ Люму, а отъ Гангеуда чрезъ Юнгфрузундъ къ Поргиспорту. Судовымъ же промѣромъ предполагалось продолжать прошлогоднее обслѣдованіе банки Олегъ и окончательно задѣлать

www.starieknigi.info

приморскую полосу, южнѣе шлюпочнаго промѣра, до предѣла видимости береговыхъ предметовъ, между меридіанами 2°57′ и 4°4′ къ W отъ Ревеля.

Впослѣдствіи времени, этой экспедиціи поручено было также обслѣдовать на шхерномъ фарватерѣ къ Экнесу новую банку, которой коснулся фрегатъ «Громобой», при своемъ практическомъ плаваніи.

Составъ экспедиціи былъ слѣдующій.

	1-го отдѣл.	2-го отдѣл.	Итого.
Начальникъ экспедиціи генералъ-маіоръ Борисовъ	»	»	1
Старшій штурманъ при морскомъ промѣрѣ, штабсъ-капитанъ Воронинъ	»	»	1
Начальникъ 1-го отдѣленія, штабсъ-капитанъ Поспѣловъ	1	(*)	»
Начальниковъ партій	2	2	4
Производителей работъ	7	7	14
Нижнихъ чиновъ	105	104	209
Медиковъ	1	1	2
Фельдшеровъ	1	1	2
Всего . . .	117	115	233
Винтовая шкуна «Секстанъ» въ 40 силъ	»	1	1
Винтовая шкуна «Компасъ» въ 40 силъ	1	»	1
Винтовая лодка «Лѣшій» въ 70 силъ	»	1	1
Винтовый барказъ «Лотъ» въ 15 силъ	»	1	»
— — «Лагъ» (*) въ 15 силъ	1	»	1
Шлюпокъ желѣзныхъ	9	9	18
— деревянныхъ	1	1	2
Баржа желѣзная № 1	1	»	1
— — № 3	»	1	1

Офицеры поступили въ экспедицію, изъ состоящихъ въ распоряженіи гидрографическаго департамента; а нижніе чины, какъ къ промѣру, такъ и на прибавленные винтовые барказы «Лотъ» и «Лагъ», назначены изъ 6 флотскаго экипажа, съ тѣмъ, чтобы общее число нижнихъ чиновъ не превышало того числа людей, какое прежде назначалось къ балтійской съемкѣ.

(*) Начальникъ 2 отдѣленія былъ командиръ шкуны «Секстанъ», капитанъ-лейтенантъ Шульцъ.

(*) Барказъ «Лагъ», строившійся на Колпинскомъ заводѣ, былъ изготовленъ только къ осени, а потому въ экспедицію и не поступалъ.

www.starieknigi.info

Первое отдѣленіе, штабсъ-капитана Поспѣлова, должно было изслѣдовать промежутокъ между островами Скадагару и Венокалькшеръ, въ 16 квадратныхъ миль, а потомъ продолжать работы на фарватерѣ отъ Гангеуда къ Юнгфрузунду, начиная отъ границы работъ 1860 года.

Второе отдѣленіе, капитанъ-лейтенанта Шульца, должно было задѣлать промежутокъ около острова Фльетана, въ 6 квадратныхъ миль, а потомъ заняться обслѣдованіемъ фарватера съ моря къ Ут-э и далѣе къ Люму.

Лодкѣ «Лѣшій», подъ командою капитана 2 ранга Шернкрейца, поручено было обслѣдовать отличительную 10 саженную глубину около банки Олегъ, а потомъ сдѣлать приморскій промѣръ въ полосѣ, прилегающей къ шлюпочному, между меридіанами острововъ Стурхару и Ут-эленгнанъ.

Шкуна «Секстанъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Шульца, должна была заняться приморскимъ промѣромъ отъ меридіана островковъ Ут-эленгнанъ къ западу, до меридіана 3° 37′ къ W отъ Ревеля.

Шкуна «Компасъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Ушакова, должна была задѣлать участокъ отъ границъ работъ шкуны «Секстанъ» нынѣшняго года, до границъ работъ той же шкуны 1860 года, или между меридіанами 3°37′ и 4°4′ къ W отъ Ревеля.

Паровой барказъ «Лотъ», штабсъ-капитанъ Акимовъ, долженъ былъ дѣлать промѣръ во второмъ отдѣленіи, въ границахъ шлюпочныхъ работъ; содѣйствовать переборкѣ партій съ мѣста на мѣсто; выводить шлюпки къ мѣстамъ работъ и буксировать домой, и поддерживать сообщеніе между партіями; сверхъ того, ему поручено было обслѣдованіе новой 18 футовой банки, на фарватерѣ къ Экнесу, открытой фрегатомъ «Громобой».

Барказъ «Лагъ», командиръ поручикъ Бѣляевъ, предназначался для содѣйствія промѣрнымъ работамъ перваго отдѣленія; но какъ выше замѣчено, постройка его при колпинскомъ заводѣ и снаряженіе продолжались до сентября; а потому, по наступившему осеннему времени, барказъ этотъ не поступалъ уже въ экспедицію.

Прапорщику Перцову, занимавшемуся до сего времени на физической обсерваторіи, поручены были магнитныя наблюденія на всемъ обслѣдуемомъ пространствѣ.

www.starieknigi.info

Изготовленіе судовъ отъ кронштадтскаго порта продолжалось до половины мая. 16 мая экспедиція на шкунахъ «Секстанъ» и «Компасъ» и лодкѣ «Лѣшій», перешла изъ Петербурга въ Кронштадтъ. Принявъ здѣсь запасъ топлива и 16 катеровъ, шкуна «Секстанъ» отправилась къ мѣсту работъ, зайдя на пути въ Гельсингфорсъ, для пріема 2 желѣзныхъ шлюпокъ. Шкуна «Компасъ» перевезла первое отдѣленіе на островъ Венэ 24-го, а лодка «Лѣшій» второе отдѣленіе на Ут-э 25 мая. Шкуна же «Секстанъ» оставила въ Корпостремѣ 23 мая часть команды при кондукторѣ, для вырубки лѣсовъ и вѣхъ, необходимыхъ для постройки тригонометрическихъ сигналовъ и производства промѣра, и пошла въ Або, чтобы купить быковъ и досокъ, которые и доставлены на Ут-э 27 мая.

Такъ какъ въ 1863 г., по случаю ожидавшихся военныхъ дѣйствій, гидрографическихъ работъ въ Балтійскомъ морѣ не было и всѣ катера, палатки и разныя вещи экспедиціи были перевезены въ Кронштадтъ, то по переборкѣ на берегъ, оба отдѣленія занялись устройствомъ палатокъ, приготовленіемъ вѣхъ, найтовныхъ концовъ и окраскою промѣрныхъ катеровъ.

По сдѣланіи самыхъ необходимыхъ приготовленій на Венэ, 1 промѣрная партія перваго отдѣленія при содѣйствіи лодки «Лѣшій», перебралась на островъ Скадагару; а 2 партія на Венокалькшеръ. Тогда немедленно возобновлены были тригонометрическіе сигналы на островахъ: Кловгадъ, Картенъ и Венокалькшеръ. Выставивъ потомъ фундаментальныя вѣхи, обѣ партіи занимались съ 1 іюня по 20 іюля изслѣдованіемъ параллельными линіями чрезъ $62^1/_2$ сажени, полосы, оставшейся незадѣланною отъ 1862 года. Послѣ того, 25 іюля, при помощи той же лодки «Лѣшій», 1 партія перебралась на островъ Хитисъ, а 2-я на Болаксъ, для продолженія промѣрныхъ работъ по фарватеру между Гангеудомъ и Юнгфрузундомъ. Начавъ въ этой мѣстности промѣръ 27 іюля, параллельными линіями чрезъ $31^1/_4$ сажени по фарватеру, а въ прилежащихъ мѣстахъ чрезъ $62^1/_2$ сажени, отдѣленіе продолжало работы до 20 сентября. Въ мѣстности, захваченной промѣромъ, сдѣлана также топографическая съемка въ масштабѣ 200 и 100 сажень въ дюймѣ, смотря по назначенію снимаемаго пространства, для плаванія въ узкостяхъ.

www.starieknigi.info

Такимъ образомъ первое отдѣленіе, имѣя во все лѣто 15 рабочихъ, 22 полурабочихъ и 76 нерабочихъ дней, промѣрило 8 шлюпками: чрезъ $31^1/_4$ сажени, параллельными линіями, 155 миль, а чрезъ $62^1/_2$ сажени 158 миль, и сверхъ того галсами, на банкахъ, 123 мили, что всего составитъ 436 миль. Полагая 2 шлюпки для занятій топографическою съемкою и для выставки фундаментальныхъ вѣхъ, окажется, что каждый производитель работъ сдѣлалъ 73 мили промѣра. Кромѣ того, на пространствѣ промѣренномъ первымъ отдѣленіемъ, вновь найдено и обслѣдовано 30 банокъ.

Подробный ходъ работъ помѣсячно, видѣнъ въ слѣдующей таблицѣ.

Первое отдѣленіе.	Число рабочихъ.		Число дней.			Топогр. снято.		Промѣрено миль.				
								Парал. линіями.			Всего.	
	Шлюпокъ.	Часовъ.	Рабочихъ.	Полурабочихъ.	Нерабочихъ.	Число островковъ.	Линѣйн. миль.	чрезъ $31^1/_4$ сажени.	Чрезъ $62^1/_2$ сажени.	Галсами.	Квадратн.	Линѣйныхъ.
Іюнь 1 промѣрн. партія.	4	81	4	6	20	»	»	»	55	6	8	61
2 » »	4	76	4	6	20	»	»	»	42	4	6	46
Іюль 1 промѣрн. партія.	4	60	2	6	23	»	»	»	43	20	6	63
» 2 » »	3	62	2	7	22	»	»	»	18	21	3	39
Августъ 1 пром. партія.	4	95	7	6	18	18	6	48	»	25	4	73
» 2 » »	4	118	5	11	15	40	10	60	»	30	6	90
Сентябрь 1 пром. партія.	4	43	3	2	16	5	2	22	»	13	4	35
» 2 » »	4	33	3	1	17	8	3	25	»	4	2	29
Итого . . .	8	284	15	22	76	71	21	155	158	123	39	436

www.stanieknigi.info

Сверхъ этого, штабсъ-капитанъ Поспѣловъ вновь опредѣлилъ теодолитомъ пять пунктовъ, между лоцманскимъ знакомъ Триголь и церковью Хитисъ и два пункта Стурхарунъ и Альсхольмъ, тріангуляціи генерала Шуберта, оказавшіеся невѣрно опредѣленными.

Второе отдѣленіе, перебравшись 25 мая на Утэ, занялось исправленіемъ и окраскою катеровъ, возобновленіемъ тригонометрическихъ сигналовъ: на Грубшерѣ, Юрмокалькшерѣ, Урмшерѣ и съемкою острова Утэ, въ масштабѣ 100 сажень въ дюймѣ. По устройствѣ палатокъ, 2 партія перебралась 4 іюня на островъ Рэшеръ, для изслѣдованія промежутка въ $6^1/_2$ квадратныхъ миль, оставшагося незадѣланнымъ отъ 1862 года, и начавъ немедленно выставку фундаментальныхъ вѣхъ, приступила съ 16 іюня къ шлюпочному промѣру, параллельными линіями, чрезъ $62^1/_2$ сажени.

1-я партія, по устройствѣ лагеря на Утэ и по исправленіи шлюпокъ, занялась выставкою основныхъ вѣхъ, а съ 10 іюня начала шлюпочный промѣръ, къ югу отъ маяка, по фарватеру. 8 іюля 2 партія, задѣлавъ съ Рэшера свой промежутокъ, перебралась также на Утэ, и тогда приступлено было къ подробнѣйшему промѣру бухты Утэ, параллельными линіями, чрезъ 20 сажень. Отъ параллели же маяка, шлюпочный промѣръ по фарватеру дѣлался уже обѣими партіями вмѣстѣ, чрезъ $31^1/_4$ сажени.

Съемка острововъ, лежащихъ въ предѣлахъ шлюпочнаго промѣра, дѣлалась одновременно, въ масштабѣ 200 сажень въ дюймѣ; и сверхъ того, для будущаго лѣта, заготовлена съемка острововъ Витшеръ и Витхару, для чего и опредѣлены 1 партіею, секстаномъ, двѣ дополнительныя тригонометрическія съемки, на островахъ Вестергадденъ и Витшеръ.

Работы *втораго* отдѣленія продолжались также по 21 сентября и во все лѣто; имѣя 10 рабочихъ, 25 полурабочихъ и 77 нерабочихъ дней; это отдѣленіе 8 шлюпками промѣрило параллельными линіями: чрезъ $31^1/_4$ сажени 119 миль, чрезъ $62^1/_2$ сажени 363, и сверхъ того, галсами на банкахъ 37 миль, что всего составитъ 519 миль. Полагая 2 шлюпки для занятій топографическою съемкою и для выстановки фундаментальныхъ вѣхъ, окажется, что каждая шлюпка прошла съ промѣ-

www.starieknigi.info

ромъ 86 миль. Кромѣ того, на пространствѣ, промѣренномъ вторымъ отдѣленіемъ, вновь найдено и обслѣдовано 11 банокъ.

Успѣхъ работъ втораго отдѣленія оттого значительнѣе успѣха перваго отдѣленія, что шкуны «Секстанъ» и «Компасъ», а главнѣйше барказъ «Лотъ», стоявшіе во все лѣто въ бухтѣ Утэ, буксировали промѣрные катера къ мѣстамъ работъ, а вечеромъ приводили ихъ обратно домой.

Подробный ходъ работъ втораго отдѣленія, показанъ по мѣсячно, въ слѣдующей таблицѣ.

Второе отдѣленіе.	Число рабочихъ.		Число дней.			Топогр. снято.		Промѣрено миль.				
								Парал. линіями.			Всего.	
	Шлюпокъ.	Часовъ.	Рабочихъ.	Полурабочихъ.	Нерабочихъ.	Число острововъ.	Линѣйн. миль.	Чрезъ 31/4 сажени.	Чрезъ 62/2 сажени.	Галсами.	Квадрат.	Линѣйныхъ.
Іюнь: 1 промѣрная партія.	5	99	6	3	21	31	5	»	85	5	6	90
» 2 » »	4	61	3	5	22	»	»	»	49	1	5	50
Іюль: 1 промѣрная партія.	4	37	2	6	23	28	6	»	67	3	4	70
» 2 » »	4	54	2	6	23	»	»	»	75	1	6	76
Августъ: 1 и 2 промѣрная партія	7	21	3	8	20	36	4	39	87	8	8	134
Сентябрь: 1 и 2 промѣрная партія	7	3	»	7	13	»	»	80	»	19	5	99
Итого . . .	8	239	10	25	77	95	15	119	363	37	34	519

www.starieknigi.info

Такъ какъ къ западу отъ Утэ, въ приморской полосѣ, не было тріангуляціи, то капитанъ-лейтенантъ Шульцъ избралъ нѣсколько пунктовъ, построилъ на нихъ сигналы, которые могли бы служить, какъ для шлюпочнаго, такъ и для судоваго промѣра, и связалъ эти пункты съ остальною тріангуляціею. На этомъ основаніи, вновь избраны и опредѣлены 8 пунктовъ, покрывшіе тріангуляціею пространство въ 370 квадратныхъ верстъ.

Промѣръ съ судовъ заключался въ слѣдующемъ: по доставленіи лѣсовъ и прочаго къ маяку Утэ, шкуна «Секстанъ», съ 29 мая по 17 іюня, занималась постройкою и опредѣленіемъ необходимыхъ для морскаго промѣра тригонометрическихъ сигналовъ, а потомъ производила промѣръ въ назначенной ей полосѣ. Когда же по ходу работъ было усмотрѣно, что обслѣдованіе банки «Олегъ» займетъ очень много времени, то приказано было командиру шкуны «Секстанъ», по окончаніи назначеннаго ему южнѣе Утэ промѣра, перенести свои работы на банку «Олегъ», для совмѣстныхъ обслѣдованій со шкуною «Компасъ», что и исполнено 10 сентября. Въ послѣдній разъ шкуна была у промѣра 17 сентября, и имѣя во все лѣто 9 рабочихъ и 15 полурабочихъ дней, она прошла съ промѣромъ 496 миль, при чемъ мѣсто опредѣлено 1122 раза, а глубина измѣрена 3860 разъ.

Шкуна «Компасъ», какъ выше сказано, доставила изъ Кронштадта первое отдѣленіе на Венэ, имѣя на буксирѣ баржу № 3 и шесть катеровъ. Послѣ этого, 27 мая, перешла къ маяку Утэ и по 13 іюня занималась доставкою угля изъ Або на Утэ, гдѣ предположено было устроить запасъ, чтобы винтовыя суда, во время работъ, не тратили времени на пополненіе запасовъ своего топлива. Потомъ, возобновивъ построенный г. Шульцемъ сигналъ Каллбибоданъ, снесенный во время свѣжаго вѣтра, шкуна, съ 25 іюня, начала промѣръ въ назначенномъ ей участкѣ.

Сходивъ въ Гельсингфорсъ 2 августа, для отвоза въ госпиталь трудно заболѣвшаго подпоручика Саламатина, а потомъ въ Або для освѣженія команды и на Хитисъ за штабсъ-капитаномъ Поспѣловымъ (*), шкуна, 15 августа, вернулась на

(*) Для работъ на банкѣ «Олегъ».

www.starieknigi.info

Утэ; а съ 17 числа занялась обслѣдованіемъ банки «Олегъ», имѣя для шлюпочнаго на ней промѣра двухъ офицеровъ изъ втораго отдѣленія. Въ послѣдній разъ шкуна выходила на работу 17 сентября, и имѣя во все лѣто 6 рабочихъ и 15 полурабочихъ дней, она промѣрила 252 мили, при чемъ мѣсто опредѣлено углами 548 разъ, а глубина измѣрена 2224 раза.

Лодка «Лѣшій», доставя второе отдѣленіе на Утэ, перешла 26 мая къ Венэ, и доставивъ на мѣсто обѣ партіи перваго отдѣленія, была до 3 іюня занята: возобновленіемъ сигнала Стурхару; огражденіемъ вѣхами фарватера, между Трунсэ и Стурхарономъ, для выхода къ работамъ, и опредѣленіемъ своей девіаціи; а потомъ, по 8 іюля, ставила въ морѣ вѣхи, которыя должны были служить для опредѣленій мѣста при работахъ на банкѣ Олегъ и наконецъ отвезла штабсъ-капитана Поспѣлова на островъ Болаксъ, для дополнительной тріангуляціи между Гангеудомъ и Юнгфрузундомъ. Съ 11 іюля лодка начала изслѣдованія на самой банкѣ Олегъ, для чего назначенъ былъ подпоручикъ Долгобородовъ изъ 2 партіи. 8 августа работы на этой банкѣ, какъ самыя трудныя, поручены были, по причинѣ дурныхъ качествъ лодки «Лѣшій», шкунѣ «Компасъ», съ назначеніемъ на нее производителемъ работъ штабсъ-капитана Поспѣлова; а лодка «Лѣшій», съ штабсъ-капитаномъ Воронинымъ, должна была заняться промѣромъ въ полосѣ, предположенной для шкуны «Компасъ».

Начавъ промѣръ въ новой мѣстности 11 августа, лодка «Лѣшій» прекратила промѣръ 16 сентября, также за дурною погодою. Во все лѣто, имѣя 7 рабочихъ и 8 полурабочихъ дней, лодка прошла съ промѣромъ 173 мили, при чемъ мѣсто опредѣлено 383 раза, а глубина измѣрена 1689 разъ.

Барказъ «Лотъ», по изготовленіи въ Колпинѣ, вышелъ 20 іюня изъ Кронштадта, а 25 пришелъ къ маяку Утэ, и до 6 іюля былъ занятъ погрузкою и доставкою изъ Або на Венэ 6000 пудовъ каменнаго угля. Послѣ того, доставя съ Рэшера на Утэ 2-ю партію втораго отдѣленія, началъ съ 9 іюля промѣръ на дальней границѣ шлюпочныхъ работъ, по выставленнымъ фундаментальнымъ вѣхамъ параллельными линіями, чрезъ $62^1/_2$ сажени; а съ 17 августа на банкѣ Компасъ. Кромѣ того, онъ буксировалъ промѣрные катера отъ Утэ къ мѣсту работъ и обратно; ходилъ въ Або за свѣжею провизіею для промѣр-

www.starieknigi.info

ной команды и снималъ вѣхи. На обратномъ пути отъ мѣста работъ въ Петербургъ, барказу этому поручено было обслѣдованіе и опредѣленіе 19 футовой банки, на фарватерѣ къ Экнесу, открытой фрегатомъ «Громобой», что онъ и исполнилъ. Съ 6 іюля и до конца кампаніи, барказъ имѣлъ 4 рабочихъ и 14 полурабочихъ дней и въ это время прошелъ съ промѣромъ 90 миль; при чемъ мѣсто опредѣлено 22 раза, а глубина измѣрена 1501 разъ.

Хотя шкуна и лодка должны были дѣлать промѣръ, по возможности, параллельными галсами, въ разстояніи 100 сажень одинъ отъ другаго; но такъ какъ на этихъ судахъ почти невозможно описать въ точности циркуляцію въ 100 сажень, что всегда зависитъ и отъ вѣтра и отъ теченія, то галсы мѣстами выходили рѣже, а иногда чаще предписаннаго; но среднее разстояніе между галсами было около 100 сажень.

Успѣхъ работъ винтовыхъ судовъ показанъ по мѣсячно въ слѣдующей таблицѣ.

Мѣсяцы.	Названія судна.	Число рабочихъ часовъ.	Число дней. Рабочихъ.	Полурабочихъ.	Нерабочихъ.	Число. Промѣренныхъ миль.	Опредѣленій мѣстъ.	Измѣренныхъ глубинъ.
Іюнь.	Шхуна Секстанъ	27	2	1	27	71	141	563
	— Компасъ	27	2	1	27	69	170	420
	Лодка Лѣшій	30	2	1	27	—	—	—
Іюль.	Шхуна Секстанъ	61	3	5	23	164	350	1271
	— Компасъ	48	2	8	21	132	295	1032
	Лодка Лѣшій	12	1	—	30	12	19	155
	Барказъ Лотъ	44	2	4	14	36	7	20

www.starieknigi.info

Августъ.	Шхуна Секстанъ	79	4	6	21	233	554	1718
	— Компасъ	34	2	4	25	29	102	466
	Лодка Лѣшій	52	4	5	22	135	306	1276
	Барказъ Лотъ	48	2	7	22	46	11	631
Сентябрь.	Шхуна Секстанъ	9	—	3	17	28	77	308
	— Компасъ	10	—	2	18	22	41	306
	Лодка Лѣшій.	9	—	2	18	26	58	258
	Барказъ Лотъ	13	—	3	17	8	4	150
	Итого . . .	143	7	15	90	1011	2075	9274

Дурныя погоды, начавшіяся съ половины сентября, а главное, уменьшившіеся значительно дни, вынудили прекратить работы 20 сентября. 21 сентября, оставя на зиму катера и часть промѣрныхъ принадлежностей перваго отдѣленія на Болаксѣ, а втораго на Утэ, офицеры и команда перебрались на баржи. Въ Петербургъ прибыли: шкуна «Секстанъ» 27 сентября; первое отдѣленіе на шкунѣ «Компасъ» 1-го октября; а второе отдѣленіе на лодкѣ «Лѣшій» 2 октября.

Разсматривая работы минувшаго года, должно признаться, что лѣто 1864 года было для работъ въ Балтійскомъ морѣ не изъ худшихъ, въ особенности августъ подвинулъ промѣръ значительно впередъ. Для лучшей наглядности, приводятся здѣсь общія цифры шлюпочнаго и судоваго промѣра, помѣсячно.

Въ іюнѣ промѣрено шлюпками. 247 лин. миль.
судами . . . . . 140 » »
Въ іюлѣ шлюпками . . . . . 248 » »
судами . . . . . 344 » »
Въ августѣ шлюпками . . . 297 » »
судами . . . . . 443 » »
Въ сентябрѣ шлюпками. . . 163 » »
судами . . . . . 87 » »

www.starieknigi.info

То есть, во все лѣто съ подробностію чрезъ $31^1/_4$, $62^1/_2$, 80, 100 и 120 сажень, обслѣдовано пространство въ 293 квадратныхъ или 1966 линѣйныхъ миль, при чемъ глубина измѣрена 64 021 разъ, а тщательно обслѣдовано 40 банокъ. Кромѣ того, сдѣлана топографическая съемка 166 острововъ, протяженіемъ на 36 миль, и дополнительною тріангуляціею опредѣлено вновь 15 пунктовъ.

Обслѣдованіе отличительныхъ глубинъ, найденныхъ въ 1863 году около 19 футовой банки «Олегъ», было, по распоряженію гидрографическаго департамента, продолжаемо и въ 1864 году; но банки этой въ томъ мѣстѣ, какое указано фрегатомъ «Олегъ», неотыскано. За всѣмъ тѣмъ нельзя сказать утвердительно, что банки этой, имѣющей, по показанію фрегата «Олегъ», 7 сажень въ діаметрѣ, гдѣ либо по близости не существуетъ, ибо вновь найденныя три отличительныя глубины въ 12 и одна въ $9^1/_2$ сажень, по позднему времени года, остались не обслѣдованными шлюпочнымъ промѣромъ.

Магнитные элементы опредѣлены прапорщикомъ Перцовымъ въ 6 мѣстахъ, на островахъ Мэршеръ, Витшеръ, Хитисѣ, Утэ, Венокалькшерѣ и Венэ. Кстати должно замѣтить, что аномалія, оказавшаяся въ 1862 году на островѣ Венэ, не подтвердилась, но за то шкуною «Компасъ» замѣчено неправильное дѣйствіе магнитной стрѣлки между островами Свартгадденомъ и Юрмокалькшеромъ. Къ сожалѣнію, открытіе это сдѣлано 5 сентября, а потому подробное опредѣленіе предѣла магнитной аномаліи, по необходимости, отложено до будущаго лѣта; но пока только можно сказать, что при компасномъ курсѣ SO 83°, наибольшее уклоненіе стрѣлки замѣчено было $61^1/_2{}^0$ къ N.

При партіяхъ офицеры, въ свободное отъ работъ время, занимались опредѣленіемъ склоненія компаса и времени. Такимъ образомъ, изъ нѣсколькихъ наблюденій, найдено склоненіе компаса на островахъ: Рэшерѣ 4° 02′, Утэ 8°16′, Скадагарунѣ 8°16 и на Венокалькшерѣ 8° 46′W. Сверхъ того дѣлались наблюденія надъ теченіемъ моря, надъ уровнемъ воды и метеорологическія по формѣ, утвержденной брюссельской конференціей.

Слѣдующія таблицы показываютъ численный составъ всей экспедиціи и стоимость ея, равно какъ и успѣхъ работъ.

www.starieknigi.info

Какія чины состояли въ гидрографической экспедиціи.	Число.	Морскихъ столовыхъ.		Порціонов.		Стоимость морской провизіи.		Ординарныя черезъ кампанію.		Добавочныя черезъ кампанію.		Сапожный товаръ.		На покупку дровъ и провизіи въ зимнихъ портахъ.		На наемъ лоцмановъ.		Стоимость угля.		Стоимость промѣрныхъ матеріаловъ и вещей.		Экстраординарныхъ.		Всего.		Замѣчанія.
		Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рублей.	К.	Рублей.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рублей.	К.	Рубли.	К.	Рублей.	К.	
I.																										
Въ береговыхъ промѣрныхъ партіяхъ:																										
Оберъ-офицеровъ	19	2688	—	3080	—	393	73			—	—	—	—	13	30					—	—	1050	—	7225	03	
Медиковъ	2	204	—	510	—	113	36			—	—	—	—	1	50					—	—	—	—	333	76	
Кондукторовъ	1	102	—	147	50	22	30			—	—	—	—	—	70					—	—	—	—	272	50	
Унтеръ-офицеровъ	17	—	—	—	—	570	39			—	—	—	—	—	90					—	—	—	—	684	23	
Рядовыхъ	192	—	—	—	—	4707	79			74	81	27	23	12	90					—	—	1285	—	47	09	7109	24	
Итого	231	2994	—	3737	50	5812	47			702	74	334	26	161	70					—	—	1285	—	1097	09	16124	76	
II.																										
На судахъ при морскомъ промѣрѣ:																										
Генераловъ	1	1350	—	950	—	186	37			—	—	—	—	—	—					—	—	—	—	2486	37	
Штабъ-офицеровъ	3	1112	—	1950	—	273	84			—	—	—	—	—	—					—	—	—	—	2435	84	
Оберъ-офицеровъ	12	1360	60	2395	70	369	25			—	—	—	—	—	—					—	—	—	—	4125	55	
Медиковъ	1	—	—	190	—	22	69			—	—	—	—	—	—					—	—	—	—	212	69	
Кондукторовъ	3	102	—	427	50	64	89			—	—	—	—	—	—					—	—	—	—	594	19	
Унтеръ-офицеровъ	23	—	—	172	50	804	17			—	—	—	—	—	—					—	—	—	—	1125	43	
Рядовыхъ	196	—	—	—	—	3511	82			18	47	40	29	—	—					—	—	—	—	4052	83	
Итого	249	3024	60	5135	70	5322	83			100	55	199	22	—	—					—	—	—	—	15032	90	
III.																										
Какія были по программѣ назначены суда:																										
Шкуна Секстанъ	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—					1736	04	—	—	11	35	1747	39	
— Компасъ	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—					1764	70	—	—	30	—	1794	—	
Лодка Лѣшій	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—					2953	—	—	—	24	40	2977	40	
Баркасъ Лотъ	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—					538	26	—	—	—	—	538	26	
Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6992	—	—	—	65	75	6757	75	
Всего	380	6018	60	8923	20	11135	30	—	—	803	29	533	48	161	70	—	—	—	—	6992	—	1285	—	1162	84	37915	41	

www.starieknigi.info

Вѣдомость объ успѣхѣ гидрографическихъ работъ.

Мѣсяцы.	Число рабочихъ.		Число дней.			Промѣрено миль.		Топографически снято.			Замѣчанія.
	Шлюпокъ.	Часовъ.	Рабочихъ.	Полурабочихъ.	Нерабочихъ.	Линейныхъ.	Квадратныхъ.	Число острововъ.	Число миль. Линейныхъ.	Число миль. Квадратныхъ.	
I. Прибрежныя работы.											Измѣрено глубинъ.
Первое отдѣленіе . . .	8	284	15	22	76	436	39	71	21	2,5	29382
Второе отдѣленіе . . .	8	239	10	25	77	519	34	95	15	2	25365
Итого. .	16	261	12	24	76	955	73	166	36	4,5	54747
II. Морской промѣръ.											
Шхуна Секстанъ . . .	—	176	9	15	88	496	99	—	—	—	3860
Шхуна Компасъ . . .	—	120	6	15	91	252	57	—	—	—	2224
Лодка Лѣшій .	—	103	7	8	97	173	40	—	—	—	1689
Барказъ Лотъ.	—	105	4	14	53	90	24	—	—	—	1501
Итого .	4	126	7	13	82	1011	220	—	—	—	9274
Всего .	20	387	10	19	79	1966	293	166	36	4,5	64021

www.starieknigi.info

Б. Гидрографическія работы въ сѣверной части Ботническаго залива.

Гидрографическія работы въ Ботническомъ заливѣ производились *зимою* и *лѣтомъ*. Зимнія работы продолжались съ 3 февраля по 19 апрѣля, когда ледъ у береговъ сдѣлался уже слабымъ. Составъ экспедиціи во время зимнихъ работъ былъ слѣдующій:

Начальникъ гидрографическихъ работъ, поручикъ корпуса штурмановъ Максимовъ	1 чел.
Производители работъ прапорщики корпуса штурмановъ Финогеновъ и Зиминъ	2 —
Вольныхъ штурмановъ коммерческаго финляндскаго флота	5 —
Вольнонаемной команды	40 —
Всего. .	48 чел.

Промѣръ по льду производился отъ параллели рѣки *Ййо*, вдоль берега къ сѣверу, мимо мыса Лайтакаринокка, острова Коркія-Кари, до острова Койвулуото, на протяженіи 20 верстъ. Промѣръ дѣлался параллельными линіями черезъ 50 и 25 саженъ; лунки во льду прорубались чрезъ 50, 25, 10 и 5 саженъ, смотря по важности обслѣдуемаго мѣста.

Въ продолженіе зимнихъ работъ, имѣя 389 рабочихъ часовъ, экспедиція изслѣдовала 145 квадр. верстъ, въ которыхъ пройдено съ промѣромъ 735 000 погонныхъ саженъ, при чемъ прорублено во льду 38 000 лунокъ. Толщина льда была отъ 1 до $3^{1}/_{6}$ фута. На достаточной глубинѣ толщина льда была ровная, но на отмеляхъ наибольшая, такъ что слой льда на отмеляхъ встрѣчался нерѣдко въ нѣсколько рядовъ.

Переходы отъ мѣста жилищъ рабочей команды, до предѣла работъ, простирались отъ 10 до 14 верстъ въ одинъ конецъ. Всѣ движенія по льду, въ особенности при большомъ снѣгѣ, дѣлались съ помощью лыжъ, безъ которыхъ невозможно было бы дѣлать такихъ большихъ переходовъ. Здѣшніе берега мало заселены и то самыми бѣдными жителями. Болѣе же достаточныя деревни находятся далеко отъ моря внутри берега. А потому главное затрудненіе при зимнихъ работахъ, въ подоб-

www.starieknigi.info

ныхъ мѣстахъ, состоитъ: въ отдаленности жилья отъ мѣста работъ; въ трудности удобныхъ помѣщеній, а главное къ доставкѣ необходимыхъ жизненныхъ потребностей для людей, не смотря на то, что рабочій классъ финновъ довольствуется весьма немногимъ. Здѣсь не лишнее замѣтить, что къ половинѣ апрѣля, между рабочими людьми начали показываться больные глазами. Для избѣжанія распространенія этой болѣзни, былъ розданъ командѣ синій флагдукъ, чтобы имъ повязывать глаза, чрезъ что̀ уменьшилась яркость отраженія солнечныхъ лучей отъ снѣга; при томъ запрещено было промывать глаза снѣжною водою, что̀, сколько замѣчено, также было одною изъ причинъ болѣзни глазъ. Самое лучшее время для зимнихъ работъ было съ утра и до $^1/_2$ 2 часа; ибо такъ называемая *скара* (обледенѣлый сверху снѣгъ) легко держала человѣка на лыжахъ, но послѣ полдня солнечные лучи дѣйствуютъ уже на снѣгъ, а потому движенія по льду становятся тяжелыми и медленными.

Кромѣ промѣра по льду, производилась зимою же и топографическая съемка берега; пройдено со съемкою отъ рѣки *Ійо*, къ сѣверу до Нюбю, 120 верстъ, при чемъ снято 56 острововъ.

По окончаніи зимнихъ работъ, приступили къ приведенію этихъ работъ къ окончательному результату; также приступлено къ исправленію старыхъ шлюпокъ, построенныхъ еще въ 1852 году, а потому чрезвычайно ветхихъ, и къ изготовленію матеріаловъ, необходимыхъ для лѣтнихъ работъ.

Время съ 20 мая по 1 іюня прошло въ комплектованіи вольнонаемной команды, въ вооруженіи шлюпокъ, въ приготовленіи палаточнаго прибора и въ ожиданіи изъ Гельсингфорса, назначенной для работъ въ экспедицію, паровой лодки «Трескъ». 24 мая прибыла изъ Гельсингфорса къ Улеборгу лодка «Трескъ» и вмѣсто того, чтобы немедленно перевезти промѣрныя шлюпки къ мѣсту работъ, лодка приступила сперва къ окраскѣ своего корпуса, а потомъ уже, 31 мая, пособила экспедиціи со всѣми шлюпками, находившимися въ бухтѣ Куртинъ-Хаутъ, перебраться къ острову Улькогрунни, откуда и начаты были промѣрныя работы.

Составъ экспедиціи, при *лѣтнихъ* работахъ, былъ слѣдующій:

Начальникъ работъ, поручикъ Максимовъ . . . 1

Производитель работъ, прапорщикъ Финогеновъ. . 1

www.starieknigi.info

Вольныхъ штурмановъ	5
Вольнонаемной команды	40
Лоцманъ	1
Итого	48 чел.

Суда:

Винтовая лодка «Трескъ»	1
Наемная шкуна *Херта*	1
8 весельныхъ шлюпокъ	3
4 » »	4

Хотя 31 мая и перебралась экспедиція, при помощи лодки «Трескъ», къ мѣсту предположенныхъ работъ, но до 14 іюня погода стояла самая бурная; если же когда и стихала, то находилъ густой туманъ и только 14 іюня основанъ былъ первый квадратъ фундаментальныхъ промѣрныхъ вѣхъ, а 19 іюня начатъ былъ промѣръ перекрестными галсами, коихъ въ каждой квадратной верстѣ распредѣлялось по 16 галсовъ. 17 августа, кончивъ промѣръ у Улькогрунни, экспедиція перебралась на шлюпкахъ на небольшой каменный островокъ *Сельке-грунни*, гдѣ и проработала до 5 сентября.

5 сентября кончены изслѣдованія вдали отъ береговъ, и такъ какъ время уже приближалось къ осени, то экспедиція перебралась ближе къ материку, въ одну изъ бухтъ близъ рѣки *Ійо*, для окончанія недодѣланныхъ работъ около Маагрунни; но бурное состояніе погодъ и дожди заставили прекратить работу промѣра и экспедиція занялась постройкою знаковъ для будущихъ работъ.

Въ продолженіе всего лѣта, экспедиція, имѣя 22 рабочихъ, 8 полурабочихъ и 5 дней въ переборкахъ съ мѣста на мѣсто, изслѣдовала площадь въ 200 квадратныхъ верстъ.

Въ половинѣ сентября экспедиція перебралась въ бухту Куртинъ-Хоутъ; вольнонаемная команда уволена, шлюпки убраны, а 20 сентября, когда начались уже морозы, лодка «Трескъ» отвела изъ бухты въ Улеоборгъ шкуну «Херта», для сдачи ея владѣльцу. 22 сентября лодка «Трескъ», прекративъ кампанію, осталась на зимовку въ Улеоборгѣ.

www.starieknigi.info

Ведомость о составѣ и стоимости гидро

графическихъ работъ.

Какія чины состояли въ гидрографической экспедиціи.	Число.	Морскихъ столовыхъ. Рубли.	К.	Порціонныхъ. Рубли.	Коп.	Стоимость морской провизіи. Рубли.	К.	Ординарная чарка вина. Рубли.	К.	Добавочная чарка вина. Руб.	Коп.
I.											
Въ береговыхъ промѣрныхъ партіяхъ.						Трактаментные				Платятся по контракту	
Оберъ офицеровъ	3	456	—	261	42½	435	—	—	—	—	—
Больныхъ штурмановъ	5	—	—	—	—	—	—	—	—	844	33½
Лоцмановъ	1	—	—	—	—	—	—	—	—	147	50
Вольнонаемной команды	40	—	—	—	—	—	—	—	—	3479	40
Итого	49	456	—	261	42½	435	—	—	—	4471	23½
II.											
На судахъ при морскомъ промѣрѣ:											
Штабъ-офицеровъ	1	222	—	240	—	—	—	—	—	—	—
Оберъ-офицеровъ	—	—	—	Полупорціи		—	—	—	—	—	—
Шкиперъ	1	—	—	74	20	—	—	—	—	10	—
Больныхъ машинистовъ	2	—	—	140	—	—	—	—	—	525	—
Больныхъ кочегаровъ	4	—	—	224	80	—	—	—	—	585	—
Унтеръ-офицеровъ	2	—	—	41	53	—	—	—	—	—	—
Рядовыхъ	22	—	—	—	—	790	92	297	76	—	—
Итого	32	222	—	720	53	790	92	297	76	920	—
III.											
Какія были по программѣ назначены суда:											
Винтовая конокирская лодка Трескъ.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Шхуна Херта, наемная	1	—	—	—	—	—	—	—	—	500	—
Итого	2	—	—	—	—	—	—	—	—	500	—
Всего	83	678	—	981	95½	1225	92	297	76	5891	23½

Сапожный товаръ. Р.	К.	На полуп. дров. въ промпорт Р	К.	На наемъ лоцмановъ. Р.	К.	Стоимость угля. Руб.	К	Стоимость промѣрныхъ матеріаловъ и вещей. Руб.	Коп.	Экстраординарный расходъ. Руб.	К.	Всего. Рубли.	Коп.	Замѣчанія.
								397	63½	472	37	870	00½	Пропорщикъ Зиминъ съ 12 мая прикомандированъ къ департаменту.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1152	42½	Одинъ изъ больныхъ штурмановъ пользовался столовыми деньгами по окладу оберъ-офицера.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	844	33½	Въ числѣ экстраординарныхъ расходовъ показаны 100 р. эконому и 211 р. 37 к. разъѣздные деньги и пр. офицерамъ во время зимнихъ занятій.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147	50	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3479	40	
—	—	—	—	—	—	—	—	397	63½	472	37	6493	65½	
														(*) Масла деревяннаго 10 п. 38 ф.
—	—	75	—	41	32	1050	28	—	—	16	60	1183	20	Сала . . . . . 9 — 30 —
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84	20	Кудели . . . . . 6 — 33 —
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	665	—	Мыла . . . . . 1 — 20 —
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	609	80	Листовой мѣди . . » — 10 —
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	53	Цѣна неизвѣстна.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1088	68	
—	—	75	—	41	32	1050	28	(*)	—	16	60	4134	41	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	500	—	
—	—	75	—	41	32	1050	28	397	63½	488	97	11129	06	

www.starieknigi.info

Вѣдомость объ успѣхѣ гидрографическихъ работъ.

Мѣсяцы.	Число рабочихъ. Шлюпокъ.	Число рабочихъ. Часовъ.	Число дней. Рабочихъ.	Число дней. Полурабочихъ.	Число дней. Нерабочихъ.	Промѣрено верстъ. Линейныхъ.	Промѣрено верстъ. Квадратныхъ.	Топографически снято. Число острововъ.	Топографически снято. Число верстъ. Линейныхъ.	Топографически снято. Число верстъ. Квадратныхъ.	Замѣчанія.
Іюнь	6	11	1	—	18	сажень.					Въ рабочихъ и полурабочихъ дняхъ показаны только тѣ дни, въ которыхъ, производился собственно промѣръ, а вооруженіе и постановка знаковъ непоказаны.
Іюль	6	126½	10	3	18	685033					
Августъ	6	100	6	4	21	402877					
Сентябрь	6	59	5	1	24	296456					
	6	296½	22	8	81	1384366	200	24	8	—	
Въ зиму съ 5/13 февраля и по 19 Апрѣля (1 мая)	—	389	39	14	23	735000	145	16	120	—	
Итого	—	685	61	22	104	2119366	345	80	128	—	

При началѣ лѣтнихъ работъ, начальникъ промѣра предполагалъ, что лодка «Трескъ» будетъ стоять на якорѣ у Улькогрунни, подъ защитою острова и банокъ, и будетъ производить промѣръ въ одно время со шлюпками; но лодка избрала болѣе спокойную якорную стоянку, въ одной изъ буктъ около рѣки Ійо и дѣйствія лодки ограничились исключительно пособіемъ шлюпкамъ, во время ихъ переборокъ съ мѣста на мѣ-

www.starieknigi.info

сто; но собственно гидрографическими работами лодка не занималась и только прошла одинъ разъ къ городу Торнео и обратно, для осмотра мѣстностей, а другой разъ къ острову Карл-э, для отысканія банки Хіетотерме. А потому начальникъ гидрографическихъ работъ полагаетъ, что полезнѣе было бы имѣть болѣе морское паровое судно, сидящее въ грузу до 5 футъ, которое могло бы принести болѣе пользы при гидрографическихъ работахъ. Стоимость экспедиціи и успѣхъ въ работахъ показаны въ двухъ таблицахъ на стр. 76—78.

В) Промѣръ на кронштадтскихъ рейдахъ.

До настоящаго времени имѣлись карты вообще кронштадтскихъ рейдовъ весьма малыхъ масштабовъ, именно около 500 сажень въ дюймѣ, чрезъ что встрѣчалось весьма важное затрудненіе какъ въ плаваніи по рейдамъ, такъ и въ правильной постановкѣ на рейдахъ морскихъ предостерегательныхъ знаковъ. Чтобы устранить эти неудобства, предположено составить карту всѣхъ трехъ кронштадтскихъ рейдовъ въ масштабѣ 100 сажень въ дюймѣ. Для этого осенью 1863 г., опредѣлены были теодолитомъ дополнительные пункты на рейдахъ и связаны съ пунктами, опредѣленными въ прежнее время с.-петербургскою тріангуляціею.

Для составленія же карты взяты были одни лишь зимніе и шлюпочные промѣры прошедшихъ годовъ; а промѣръ съ парусныхъ судовъ, отъ меридіана Толбухина маяка къ востоку, какъ весьма неточный, предположено было передѣлать со шлюпокъ, имѣя предѣломъ съ юга прибрежный, 18 футовый рифъ, а съ сѣвера берегъ кронштадтской косы.

Для выполненія какъ этихъ работъ, такъ и для промѣра въ Обводномъ каналѣ, отъ Екатерингофской рѣчки до моста царскосельской желѣзной дороги, что предстояло сдѣлать по требованію кораблестроительнаго департамента, составлена была слѣдующая экспедиція:

Завѣдывающій работами штабсъ-капитанъ корпуса штурмановъ Поликарповъ	1
Производителей работъ, офицеровъ корпуса штурмановъ	3
Нижнихъ чиновъ 6-го флотскаго экипажа	33
Итого . .	37

www.starieknigi.info

Катеровъ 10 весельныхъ 1
Вельботовъ 5 — 3
Для храненія припасовъ и матеріаловъ баржа 1

По пріемѣ отъ с.-петербургскаго порта всѣхъ необходимыхъ для работъ матеріаловъ и вещей, экспедиція приступила къ работамъ на Обводномъ каналѣ 10 мая, начавъ одновременно съемку и промѣръ по каналу отъ Екатерингофской рѣчки. Съемка собственно береговъ канала дѣлана была мензулой, а промѣръ параллельными линіями поперекъ канала, чрезъ 5 сажень. Къ 15 іюня работы на каналѣ довецены были до моста царскосельской желѣзной дороги и здѣсь прекращены; экспедиція, при помощи винтовой лодки «Взрывъ», перебралась со шлюпками и съ баржею 16 іюня въ Кронштадтъ, гдѣ пробывъ за свѣжимъ вѣтромъ трое сутокъ, 18 іюня прибыла на Толбухинъ маякъ, откуда предположено было вести промѣрныя работы на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ.

Кончивъ постановку промѣрныхъ вѣхъ, что было замедлено частыми свѣжими вѣтрами и пасмурною погодою, 11 іюля приступили къ промѣру, начавъ его къ О-ту отъ меридіана Толбухина маяка. 20 сентября промѣръ былъ доведенъ до меридіана кронштадтской косы, но съ этого числа постоянно свѣжіе вѣтры, иногда съ морозомъ до 3°, совершенно не дозволяли производить работы. Промѣръ на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ производился параллельными линіями, чрезъ 25 и 50 сажень и все измѣренное пространство составило 125 лин. верстъ.

3 октября, по распоряженію гидрографическаго департамента, въ помощь экспедиціи присланъ былъ, возвратившійся отъ работъ въ абоскихъ шхерахъ, паровой баркасъ «Лотъ», при помощи коего промѣрный отрядъ и перебрался въ Кронштадтъ. И хотя 11 октября присланъ былъ изъ Петербурга въ помощь еще другой паровой баркасъ «Лагъ», только что окончательно отдѣланный на колпинскомъ заводѣ, но промѣръ, по причинѣ наступившихъ уже морозовъ, дѣлать было невозможно и только съ помощію этихъ двухъ паровыхъ баркасовъ удалось опредѣлить на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ всѣ лоцманскія вѣхи. 20 октября работы были совершенно прекращены.

Слѣдующія таблицы показываютъ успѣхъ работъ и стоимость экспедиціи

www.starieknigi.info

Вѣдомость объ успѣхѣ гидрографическихъ работъ.

Мѣсяцы.	Число рабочихъ.		Число дней.			Промѣрено верстъ.		Топографически снято.			Замѣчанія.
	Шлюпокъ.	Часовъ.	Рабочихъ.	Полурабочихъ	Нерабочихъ.	Линѣйныхъ.	Квадратн.	Число острововъ.	Число верстъ. Линейныхъ.	Число верстъ. Квадратн.	
Май . . .	3	76	10	1	2	10 ставъ знаки дам.	1 или и фунвѣхи.	—	10	—	Кромѣ промѣреннаго пространства опредѣлено мензулою и секстаномъ до 80 точекъ.
Іюнь . . .	3	31½	3	1	6			—	—	—	
Іюль . . .	3	100	9	3	21	133	13	—	—	—	
Августъ . .	3	53¾	3	8	23	106	10	—	—	—	
Сентябрь .	3	60¾	6	6	21	167¼	16	—	—	—	
Октябрь . .	Два паровые барказа	17	1	2	12	12	2	—	—	—	
Итого . .	3	338½	32	21	85	428¾	42	—	10	—	

www.starieknigi.info

Какіе чины состояли въ гидрографической экспедиціи.	Число.	Морскихъ столовыхъ.		Порціоновъ.		Стоимость морской провизіи.		Ординарная чарка.		Добавочная чарка вина.		Сапожный товаръ.		На покупку дровъ въ промѣрныя партіи.		На наемъ лоцмановъ.		Стоимость угля.		Стоимость промѣрныхъ матеріаловъ и вещей.		Экстраординарный расходъ.		Всего.		Замѣчанія.
		Руб.	К.	Руб	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
I.																										
Въ вечеровыхъ промѣрныхъ партіяхъ:																										
Оберъ-офицеровъ. .	3	348	12	317	80	115	12	—	—	—	—	—	—	3	50											
Унтеръ-офицеровъ .	3	—	—	—	—	77	76½	13	35½	13	35½	5	31	2	10											
Рядовыхъ	30	—	—	—	—	732	37	132	60½	132	60½	53	10	21	—	—	—	200	—	240	87½	150				
Итого . .	36	348	12	317	80	975	25	145	96	145	96	58	41	26	60	—	—	200	—	240	87½	150	—	3617	97½	
II.																										
Какія были по программѣ назначены суда.																										
Гуттовое судно барка № 2.	1																									
Гребныхъ судовъ. .	4																									
Итого . .	5																									
Всего. .	5																									

Г) Въ Ладожскомъ озерѣ.

Гидрографическія изслѣдованія въ Ладожскомъ озерѣ въ 186[illegible] году должны были производиться одновременно въ сѣверной и южной частяхъ озера. Составъ экспедиціи былъ слѣдующій:

	Сѣверная партія.	Южная партія.	Итого.
Начальникъ гидрографическихъ работъ, капитанъ Андреевъ	»	»	1
Начальники промѣрныхъ партій:			
Поручикъ Трапезниковъ 1-й . . .	1	»	1

www.starieknigi.info

Порутчикъ Андреяновъ	»	1	1
Производителей работъ, офицеровъ корпуса штурмановъ.	1	4	5
Для промѣра съ парохода «Ладога» поручикъ Шенуринъ.	»	»	1
Промѣрная команда:			
Оберъ-офицеровъ	»	1	1
Лекарскій помощникъ.	»	1	1
Фельдшеръ	1	»	1
Унтеръ-офицеровъ.	2	3	5
Рядовыхъ (въ томъ числѣ трое мастеровыхъ).	17	40	57
Итого . . .	22	50	74
Суда:			
Пароходъ «Ладога»	»	»	1
Баржъ	»	»	2
Катеровъ 4 и 8 весельныхъ . . .	2	»	2
Соймъ	»	6	6

Съверной партіи назначено заняться съемкою берега и прилежащихъ къ нему острововъ, начиная отъ Питкерандо къ юго-востоку до Сальмиса. *Южной* партіи назначено изслѣдовать восточное прибрежье, отъ мѣста, гдѣ прекращены работы въ 1863 году, и идти со съемкою и промѣромъ къ сѣверу, вдоль берега, до границы Олонецкой губерніи съ Финляндіею. Кромѣ того, южной партіи назначено обслѣдовать рѣки: *Олонку* до города Олонца и *Тулоксу* и *Видницу* на столько, на сколько позволитъ судоходство. Пароходъ «Ладога», сверхъ обязанностей: доставки промѣрныхъ партій изъ Петербурга къ мѣстамъ работъ и снабженія промѣрной команды въ продолженіе всего лѣта провизіей, долженъ былъ заняться промѣромъ среди озера, а именно: сдѣлать два или три поперечные галса чрезъ все озеро, въ южной его части; промѣрить пространство вдоль восточнаго берега озера, отъ устья рѣки Свири и сѣвернѣе сторожевскихъ мелей, до гряды Высѣчка, примыкая промѣромъ къ границѣ плюночнаго промѣра; а по окончаніи этихъ работъ, заняться изслѣдованіемъ нѣкоторыхъ мелей въ сѣверной части озера, около острововъ Валаамскихъ.

Съверная партія, въ числѣ 2 оберъ-офицеровъ и 19 нижнихъ чиновъ, 24 мая отправилась изъ С.-Петербурга на пароходѣ

www.starieknigi.info

«Ладога» въ Шлиссельбургъ и здѣсь занялась промѣромъ южнѣе и восточнѣе острова Зеленцы. По окончаніи этой работы, партія, на пароходѣ «Ладога», доставлена была въ сѣверный край озера, въ Питкерандо, гдѣ исправивъ зимовавшіе здѣсь катера, приступила къ съемкѣ берега.

Эта партія сдѣлала въ іюнѣ съемку материка отъ Питкерандо къ югу, на 7 верстъ, а также и съемку острова Пузула. Въ іюлѣ снятъ былъ материкъ до острова Уксуламть; также западная сторона этого острова и островъ Манчинъ-сари, кромѣ SO его стороны. Въ августѣ сняты острова Уксуламть и Манчинъ-сари, а также и заливъ, лежащій по восточную сторону перваго и начата съемка острова Лунгула. Въ сентябрѣ съемка материка доведена отъ устья рѣки Тулома (селеніе Сальмисъ), къ югу на 5 верстъ до узкости, образуемой материкомъ и островомъ Лунгула.

Всего изслѣдовано съемкою 215 прямолинѣйныхъ верстъ, въ числѣ которыхъ 79 острововъ малыхъ и 4 большихъ. Повѣркою съемки служили два астрономическіе пункта: Сальмисъ (церковь въ селеніи) и маякъ Хайналуота.

Прекрасная погода, бывшая въ началѣ лѣта, содѣйствовала быстрому успѣху работъ; но съ 20 іюля начались безпрерывные дожди и сильные вѣтра, что весьма замедляло работы и даже вовсе ихъ останавливало; но, не смотря на то, работы доведены были далѣе нежели предположено было по инструкціи. Работы прекращены были въ исходѣ сентября, а 1-го октября шлюпки были вытащены на берегъ и вмѣстѣ съ вещами сданы подъ присмотръ короннаго ленсмана. 2 октября партія перебралась на пароходъ «Ладога» и возвратилась въ Петербургъ 11 октября.

Южная партія, въ числѣ 5 оберъ-офицеровъ и 43 нижнихъ чиновъ, отправилась 24 мая на пароходахъ «Ладога» и «Вѣстовой» изъ Петербурга въ Шлиссельбургъ, куда прибыла въ тотъ же день. По очищеніи озера отъ льда, пароходъ «Ладога» перевезъ партію въ Свирь, въ Сермаксъ, гдѣ взялъ зимовавшія тамъ соймы и вещи. 5 числа доставилъ партію къ мѣсту работъ, на восточный берегъ Ладожскаго озера, въ устье рѣки Обжи. Здѣсь исправивъ соймы и приготовивъ всѣ вещи для начала работъ, южная партія приступила къ занятіямъ, которыя заключались въ слѣдующемъ:

www.starieknigi.info

Съемка берега сдѣлана была, начиная отъ мыса Обжанскаго, отъ границы прошлогоднихъ работъ, къ сѣверу до гряды каменьевъ Высѣчка; въ то же время промѣръ у прибрежья доведенъ былъ до того же мѣста. 23 и 24 іюня, партія, пользуясь свѣжими попутными вѣтрами, перебралась на островъ Сало, для ближайшаго выѣзда къ работамъ. Съ острова Сало прибрежныя работы продолжались къ сѣверу до мыса Чернаго, при чемъ подробно изслѣдованы: мѣстность около группы острововъ Салоненъ, бухта Ондрусовской пустыни и баръ р. Олонки. Съ 19 по 22 іюля партіи перебрались въ устье рѣки Видлицы, откуда работы производились до 23 сентября и съемка прекращена у границы Финляндіи съ Олонецкой губерніей; а промѣръ доведенъ на 3 версты далѣе Дѣдовыхъ острововъ.

Послѣ сего соймы были вытащены на берегъ въ р. Видлицѣ и сданы вмѣстѣ съ вещами на зиму подъ присмотръ мѣстныхъ жителей; а 27 сентября партія, на вольнонаемныхъ соймахъ, перебралась въ Сальмисъ, откуда поступила на пароходъ «Ладога» и отправилась въ Петербургъ, куда и прибыла 11 октября.

Во время пребыванія партіи на устьѣ рѣки Видлицы, въ свѣжіе вѣтра производились работы въ рѣкахъ Тулаксѣ и Видлицѣ, отъ устья ихъ до пороговъ, на протяженіи около 2—3 верстъ; а также сдѣлана съемка и промѣръ рѣки Олонки, отъ устья ея до города Олонца.

Промѣръ производился преимущественно перекрестными линіями, кромѣ бара и самой рѣки Олонки, также и пространство около границы Финляндіи, отъ Дѣдовыхъ острововъ къ N. Крайняя глубина изслѣдованія была не менѣе 6—7 сажень; выѣздъ на работу былъ различный и доходилъ иногда до 15 верстъ. При этомъ необходимо было всегда имѣть въ виду, что изслѣдуемое пространство закрыто было только отъ O и NO и совершенно открытое для прочихъ вѣтровъ, гдѣ при вѣтрахъ съ западной стороны разводило большое волненіе, которое у прибрежья дѣлало сильный прибой, недозволявшій шлюпкамъ ни минуты медлить возвращеніемъ съ работы къ берегу, а тѣмъ болѣе пережидать вѣтра.

Всего сдѣлано въ этой партіи: съемки 180 прямолинѣйныхъ верстъ, въ число коихъ входило 17 острововъ; а промѣру 190

www.starieknigi.info

квадратныхъ верстъ—изъ нихъ параллельными линіями 25 квадратныхъ верстъ.

Пароходъ «Ладога», доставивъ партіи къ мѣсту работъ и снабдивъ ихъ провизіей, сдѣлалъ въ іюнѣ и въ іюлѣ слѣдующее: произвелъ промѣръ на двухъ поперечныхъ галсахъ чрезъ все озеро, по его параллели, изслѣдовалъ свирскую бухту, сдѣлалъ промѣръ далѣе къ сѣверу вдоль прибрежья Олонецкой губерніи, прилегая промѣромъ къ шлюпочному изслѣдованію, и дошелъ до гряды Высѣчка. Въ концѣ іюля и августа, постоянные дожди и вѣтряная погода, заниматься промѣромъ пароходу не дозволяли. Всего имъ промѣрено 525 прямолинѣйныхъ миль и измѣрено 202 глубины. Кромѣ сего, пароходъ «Ладога», доставивъ партіи къ мѣсту работъ, занимался въ разныхъ мѣстахъ озера доставаніемъ воды съ различныхъ глубинъ и грунтовъ дна, для химическаго ихъ изслѣдованія. На этотъ предметъ командированъ былъ на пароходъ, отъ императорской академіи наукъ, Г. В. Струве.

Въ продолженіе лѣта постоянно дѣлались метеорологическія наблюденія и опредѣлено астрономически склоненіе компаса въ слѣдующихъ мѣстахъ: на устьѣ рѣки Обжи, на островѣ Сало, въ устьѣ рѣки Видлицы, на островѣ Уксуламтъ и въ Сальмисѣ.

Хотя первая половина нынѣшняго лѣта и благопріятствовала гидрографическимъ работамъ, за то другая половина была для работъ весьма неблагопріятна и даже вовсе препятствовало работамъ. Всего въ экспе иціи было сдѣлано въ прибрежныхъ партіяхъ съемки 396 прямолинѣйныхъ верстъ, а промѣру 340 квадратныхъ верстъ; съ парохода пройдено съ промѣромъ 525 прямолинѣйныхъ миль, или 919 верстъ.

Принимая въ соображеніе, что въ обѣихъ партіяхъ двѣ шлюпки занимались постоянно съемкою и одна выставляла фундаментальныя вѣхи и тоже дѣлала съемку, выходитъ, что 4 шлюпки промѣрили 1207 верстъ, или каждая прошла съ лотомъ $301^{3}/_{4}$ версты. Обслѣдовано банокъ и отличительныхъ глубинъ 19, на коихъ воды отъ 3 до 20 футъ.

Стоимость экспедиціи и успѣхъ работъ показаны въ слѣдующихъ таблицахъ.

www.starieknigi.info

Какіе чины состояли въ гидрографической экспедиціи.	Число.	Морскихъ столовыхъ.		Порціоновъ.		Стоимость морской провизіи.		Ординарная чарка вина.		Добавочная чарка вина.		Сапожный товаръ.		На покупку дровъ изъ проч. партіи.		На наемъ лоцмановъ.		Стоимость угля.		Стоимость прочихъ матеріаловъ и вещей.		Экстраординарный расходъ.		Всего.		Замѣчанія.
		Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
I.																										
Въ вертовыхъ промѣрныхъ партіяхъ:																										
Оберъ-офицеровъ. .	9	1948	56	1457	—	237	39	—	—	—	—			52	50	—	—	—	—	705	48	800	—	1557	93	
Медиковъ. . .	1	—	—	131	60	13	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3643	43	
Унтеръ-офицеровъ .	6	—	—	—	—	260	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144	32	
Рядовыхъ	54	—	—	—	—	1362	14	—	—	225	35	78	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2126	67	
Итого. . .	70	1948	56	1588	60	2073	60	—	—	225	85	78	24	52	50	—	—	—	—	705	48	800	—	7472	92	
II																										
На судахъ при морскомъ промѣрѣ:																										
Оберъ-офицеровъ. .	6	908	6	1330	10	226	94	—	—	—	—			125	80	100	—	1140	—	(*)193	—	75	—	1635	80	(*) Употреблялось для нагрѣванія сала и масло.
Медиковъ. . . .	1	—	—	216	20	29	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2567	10	
Юнкеровъ. . . .	1	—	—	172	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	245	51	
Унтеръ-офицеровъ 1 класса	2	—	—	345	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	172	50	
Унтеръ-офицеровъ .	7	—	—	—	—	358	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	345	—	
Рядовыхъ. . . .	33	—	—	—	—	1119	29	—	—	28	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1505	79	
Вольнонаемный лоцманъ.	1	—	—	—	—	23	71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	71	
Итого. . .	51	908	6	2063	80	1759	30	—	—	28	45	—	—	125	80	100	—	1140	—	195	—	75	—	6395	41	
III.																										
Какіе были по программѣ назначены суда:																										
Пароходъ Ладога.																										
Грузовыя суда: баржи № 3 и 7.																										
Унтеръ-офицеровъ. .	2	—	—	—	—	89	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89	59	
Рядовыхъ	15	—	—	—	—	436	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	436	20	
Итого . .	17	—	—	—	—	525	79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	525	79	
Всего . .	138	2856	62	3652	40	4358	78	—	—	254	30	78	24	178	30	100	—	1140	—	900	—	875	—	14394	12	

www.starieknigi.info

Вѣдомость объ успѣхѣ гидрографическихъ работъ.

Мѣсяцы.	Число рабочихъ.		Число дней.			Промѣрено верстъ.		Топографически снято.			Замѣча
	Шлюпокъ.	Часовъ.	Рабочихъ.	Полурабочихъ	Нерабочихъ.	Линѣйныхъ.	Квадрат.	Число острововъ.	Число верстъ. Линѣйн.	Квадрат.	
I.											
Прибрежныя работы											
Сѣверная партія.											
Май	2	16	—	3	2	15	140				
Іюнь	2	72	6	3	21	81					
Іюль	2	90	8	11	12	—	—	36	91	152	
Августъ . . .	2	62	3	6	22	—	—	17	60	100	
Сентябрь. . .	2	19	1	2	27	—	—	10	22	44	
Итого .	2	259	18	25	84	96	140	83	215	278	
Южная партія											
Іюнь	5	76	12	9	9	200	40	—	21	42	
Іюль	5	82	6	6	19	563	73	10	50	100	
Августъ . . .	5	56	4	4	23	210	40	4	40	80	
Сентябрь. . .		26	2	7	21	138	35	5	76	140	
Итого. .	5	240	24	26	72	1111	190	19	181	362	
	7	499	42	51	156	1207	330	102	396	640	
II.											
Морской промѣръ.	—	—	18	—	—	919	—	—	—	—	
Итого .	—	—	18	—	—	919	—	—	—	—	
Всего. .	7	499	68	51	156	2126	330	102	396	640	

www.starieknigi.info

Д) Въ Каспійскомъ морѣ.

Гидрографическія работы въ Каспійскомъ морѣ продолжались въ 1864 году на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и въ предшествовавшіе годы. Работы раздѣлены были на *зимнія* и *лѣтнія*.

Къ 1 января 1864 года составъ экспедиціи былъ слѣдующій:

	1 отдѣлен.	2 отдѣлен.	Итого.
Начальникъ экспедиціи капитанъ 1-го ранга Ивашинцовъ	»	»	1
Начальники промѣрныхъ отдѣленій:			
Лейтенантъ Филиповъ	1	»	1
Поручикъ корпуса штурмановъ Дурневъ . . .	»	1	1
Производителей работъ, въ промѣрныхъ отдѣленіяхъ и при морскомъ промѣрѣ:			
Офицеровъ корпуса штурмановъ.	»	»	7
Гардемариновъ	»	»	8
При астрономическихъ и разныхъ другихъ наблюденіяхъ и вычисленіяхъ: лейтенантовъ. . . .	»	»	4
Кромѣ того постоянно имѣли пребываніе въ Петербургѣ, капитанъ корпуса штурмановъ Поповъ, при составленіи и корректурѣ новыхъ картъ Каспійскаго моря	»	»	1
Поручикъ Мякишевъ, на николаевской обсерваторіи, при вычисленіи результатовъ каспійской хронометрической экспедиціи и при корректурѣ печатаемаго отчета объ этихъ работахъ	»	»	1
Всего. . .	1	1	24

Нижнихъ чиновъ добавочной промѣрной команды . 100 чел.

Суда:

Пароходъ «Кура».	1
Винтовая шкуна «Персіянинъ».	1
Парусная баржа «Нырокъ».	1
Шлюпокъ желѣзныхъ, Френсиса	3

Къ 1 января 1864 года всѣ суда экспедиціи находились въ Баку, гдѣ также были и оба промѣрныя отдѣленія. Часть офицеровъ, именно: лейтенанты Ульскій, Пущинъ, Старицкій и

www.starieknigi.info

Михайловъ, капитанъ Поповъ, поручикъ Петровъ и подпоручикъ Мякишевъ, зимовали вмѣстѣ съ начальникомъ гидрографической экспедиціи въ Петербургѣ; а прочіе, подъ руководствомъ лейтенанта Филипова, временно завѣдывавшаго работами, оставались на отрядѣ въ Баку.

Въ 1864 году предположено было сдѣлать съемку и промѣръ около восточнаго берега моря, на неизслѣдованныхъ еще пространствахъ, между заливами: Тюбъ-Караганъ, Сарыташъ, Александръ-бай и Кендерли, а также далѣе къ югу до карабугазскаго залива. При чемъ въ первые же четыре зимніе мѣсяца, неудобные для работъ у восточнаго берега, экспедиція занималась промѣромъ на вулканическомъ пространствѣ, между Баку и Ленкораномъ.

Но прежде изложенія хода зимнихъ работъ, должно упомянуть здѣсь о работахъ Поручика Петрова въ устьяхъ рѣки Куры, и подпоручика Севастьянова въ астрабадскомъ заливѣ, относящихся собственно къ 1863 г., но исполненныхъ уже послѣ представленія отчета за тотъ годъ.

Поручикъ Петровъ прибылъ къ устьямъ Куры изъ Баку въ началѣ августа 1863 года. Онъ былъ снабженъ надлежащими инструментами, а также были командированы въ его распоряженіе 3 человѣка матросъ со шкуны «Персіянинъ». Шлюпку и прочія вспомогательныя средства, предоставлялось ему нанять у мѣстныхъ жителей.

Съ этими небольшими средствами, поручикъ Петровъ приступилъ къ съемкѣ восточнаго рукава рѣки, начиная отъ Ватаги сѣверо-*восточный банкъ*, вверхъ, и 25 августа дошелъ до Сальянъ, гдѣ занялся точнымъ измѣреніемъ профилей и опредѣленіемъ скорости теченія, для вывода количества протекающей изъ Куры въ Каспійское море воды.

Изъ Сальянъ, поручикъ Петровъ спустился со съемкою и промѣромъ по р. Акушѣ, до впаденія ея въ Кизиль-агачьскій заливъ, и за тѣмъ, въ половинѣ сентября, возвратился въ Баку. Всего пройдено имъ по рѣкѣ со съемкою и промѣромъ 199 верстъ. Съемка производилась *Пистора* кругомъ и буссолью, а отчасти и береговою мѣрою. Изъ наблюденій, произведенныхъ надъ количествомъ протекающей воды немного выше Сальянъ, найдено, что это количество, въ эпоху наблюденія 29 августа, равнялось 2 213.697 кубическихъ сажень въ сутки.

www.starieknigi.info

Во время работъ въ астрабадскомъ заливѣ, осенью 1860 г., изслѣдованія прекратились раньше предположеннаго времени, вслѣдствіе сильнаго развитія въ томъ году мѣстныхъ лихорадокъ. Поэтому должно было тогда ограничиться промѣромъ собственно залива и главнаго входа въ него, прочее же надо было отложить до другаго времени; такимъ образомъ весь сѣверный берегъ полуострова Міанъ-кале остался неснятымъ; и хотя впослѣдствіи берегъ этотъ снятъ былъ съ моря, на шкунѣ «Бухарецъ», но внутренность полуострова осталась все таки неосмотрѣною.

Для выполненія этой работы командированы были въ Астрабадскій заливъ прапорщикъ Севастьяновъ и гардемаринъ Вальронтъ, которые и прибыли туда на вольной шкунѣ 27 октября 1863 года, будучи снабжены отъ экспедиціи инструментами. Шлюпки же и прочія средства для работъ даны были имъ отъ астрабадской станціи. Работы начались немедленно, и при дѣятельной помощи отъ станціи, шли весьма успѣшно, такъ что въ продолженіе 25 рабочихъ дней, сдѣлана была подробная мензульная съемка, въ полуверстномъ масштабѣ, всего сѣвернаго берега полуострова, на пространствѣ 45 верстъ и изслѣдована внутренность его; сдѣлана была новая съемка большаго и малаго Ашуровъ, и произведенъ шлюпочный промѣръ, отъ меридіана западной оконечности малаго Ашура до меридіана оконечности Потемкиной косы (Міанъ-кале), отъ берега на 6 верстъ, до глубины 18—27 футъ и на пространствѣ 46 квадратныхъ верстъ.

17 ноября во время работъ на Міанъ-кале, въ 28 верстахъ отъ оконечности его, съемочная партія, состоявшая изъ 10 человѣкъ, подверглась внезапному нападенію туркменъ, которые, въ числѣ 25 челов., вооруженныхъ шашками и кинжалами, бросились изъ камыша на людей, выставлявшихъ знаки; вся партія, по сигнальному выстрѣлу, тотчасъ же собралась къ прапорщику Севастьянову и отбила разбойниковъ, которые успѣли однакожъ, ранить и захватить одного изъ матросовъ, бывшаго дальше прочихъ (въ одной верстѣ); и за тѣмъ скрылись въ камыши; тамъ преслѣдовать ихъ съ малочисленною командою было уже невозможно. Тогда прапорщикъ Севастьяновъ немедленно отступилъ къ своей шлюпкѣ, и на винтовомъ баркасѣ возвратился къ станціи для донесенія о происшедшемъ.

www.starieknigi.info

Вслѣдствіе мѣръ, принятыхъ начальникомъ астрабадской станціи, плѣнный матросъ былъ вскорѣ возвращенъ и впослѣдствіи совершенно выздоровѣлъ отъ ранъ.

Офицеры и гардемарины экспедиціи, остававшіеся на зиму въ Баку, окончили прошлогодніе свои отчеты и вычерчиванія работъ въ половинѣ февраля 1864 года, а 23 февраля отчеты эти были отправлены въ Петербургъ. Между тѣмъ, часть офицеровъ и гардемарины, болѣе свободные отъ чертежныхъ занятій, были размѣщены на описныя суда, для зимнихъ работъ въ морѣ.

Здѣсь слѣдуетъ замѣтить, что прошедшая зима была необыкновенно сурова за Кавказомъ и на берегахъ Каспійскаго моря. Въ январѣ морозы въ Баку доходили до 7 и 8°, а на рейдѣ нѣсколько времени стоялъ ледъ—случай въ нашъ вѣкъ небывалый въ этихъ краяхъ; даже Энзелинскій заливъ, лежащій въ широтѣ $37^1/_2°$ замерзалъ, такъ что сообщеніе между Рештомъ и Энзили, черезъ заливъ, прекратилось почти на двѣ недѣли; необыкновенные холода были причиною, что въ январѣ работы въ морѣ не производились; съ наступленіемъ же болѣе теплыхъ дней онѣ были тотчасъ же начаты.

Пароходъ «Кура» отправился на работы 4 февраля. Остановившись у острова Погорѣлая Плита, для осмотра этого вулканическаго островка, пароходъ «Кура» простоялъ тутъ за свѣжимъ вѣтромъ три дня. Въ продолженіе этого времени, замѣченъ былъ къ сѣверу неизвѣстный прежде бурунъ. Предварительный осмотръ новой банки сдѣланъ 8 февраля. При чемъ оказалось, что это камень съ глубиною надъ нимъ 8 футъ.

Дальнѣйшія работы съ парохода «Кура» были оставлены за поврежденіемъ въ машинѣ парохода, для осмотра котораго, онъ долженъ былъ возвратиться въ Баку; при освидѣтельствованіи оказалось, что лѣвая машина сѣла и требуетъ разборки и новой, болѣе вѣрной и прочной установки.

Исправленія парохода «Кура» продолжались до 4 апрѣля. Въ этотъ день отправился онъ снова на работу и въ продолженіе двѣнадцати слѣдующихъ за тѣмъ сутокъ, сдѣланъ промѣръ по направленіямъ створовъ главнѣйшихъ острововъ и банокъ, для опредѣленія предѣла 100 саженной глубины, именно: по створу острова Дуваннаго съ Буллой, острова Свинаго съ банкой Св. Игнатія, банки Кумани съ мысомъ Пирсагатъ

www.starieknigi.info

и островомъ Погорѣлая плита съ камнемъ Головачева. Всего въ этотъ рейсъ промѣрено 230 верстъ. Въ слѣдующій за тѣмъ выходъ на работу, съ 28—30 апрѣля, съ парохода «Кура» была обслѣдована вновь банка Макарова, на которой сдѣлано шлюпочнаго промѣра 13 верстъ и найдена наименьшая глубина 7 футъ; тогда же замѣчено, что газомъ выбиваетъ на этой банкѣ столбъ воды на высоту до $2^1/_2$ футъ.

Шкуна «Персіянинъ» и баржа «Нырокъ». Работы со шкуны «Персіянинъ» начаты были 8 февраля и по 18 число этого мѣсяца обслѣдовано было съ этой шкуны, на шлюпкахъ, пространство въ 2 квадратныхъ версты къ NW отъ острова Свинаго, на отличительныхъ глубинахъ въ 24 фута. Въ слѣдующій за тѣмъ рейсъ, со шкуны «Персіянинъ» вмѣстѣ съ баржею «Нырокъ», сдѣланъ подробный шлюпочный промѣръ Куринской банки, на пространствѣ 25 квадратныхъ верстъ, гдѣ найдена наименьшая глубина 5 футъ надъ подводнымъ отдѣльнымъ камнемъ. За тѣмъ суда эти, раздѣлившись, обслѣдовали: «Персіянинъ» 8 футовый камень, найденный въ февралѣ съ парохода «Кура», въ $5^1/_4$ миляхъ къ югу отъ острова Обливнаго, на которомъ меньше 8 футъ не нашлось; вновь промѣрилъ банку Кумани, гдѣ наименьшая глубина оказалась 14 футъ. А съ баржи «Нырокъ» сдѣлана новая съемка острова Погорѣлой плиты, и промѣрена еще разъ вулканическая яма между островами Буллой и Дуваннымъ.

Этими промѣрами кончились зимнія работы со шкуны «Персіянинъ», машина которой совсѣмъ отказалась служить, такъ что въ началѣ мая, шкуна эта отчислена была отъ экспедиціи и на буксирѣ парохода «Кура», приведена къ астраханскому порту. Баржа «Нырокъ» также должна была до мая оставаться въ Баку, за неимѣніемъ въ то время при экспедиціи годнаго пароваго судна.

Передъ началомъ *лѣтнихъ* работъ, въ половинѣ мая, состояли въ описномъ отрядѣ пароходы: «Дербентъ» и «Уралъ» (временно) и парусная баржа «Нырокъ». Пароходъ «Уралъ» стоялъ на Бирючьей косѣ въ устьѣ Волги, а «Дербентъ» и баржа были въ Баку.

Для съемки берега и прибрежнаго шлюпочнаго промѣра, составлены были два отдѣленія: *первое*, подъ начальствомъ лейтенанта Филипова, а *второе* подъ начальствомъ поручика

www.starieknigi.info

Дурнева; въ каждое изъ нихъ назначено было по четыре производителя работъ и по три шлюпки, съ соотвѣтствующимъ числомъ нижнихъ чиновъ.

Оба промѣрныя отдѣленія, 14 мая, на пароходѣ «Дербентъ» и баржѣ «Нырокъ», доставлены были изъ Баку въ Тюбъ-Караганскій заливъ; вслѣдъ за тѣмъ, второе отдѣленіе, поручика Дурнева, съ баржей и шлюпками, переправлено было на сѣверный берегъ Мангишлакскаго полуострова, для продолженія работъ къ западу отъ залива Сарыташъ. Первое же отдѣленіе, лейтенанта Филипова, осталось въ Тюбъ-Караганѣ дѣлать прибрежный шлюпочный промѣръ на 10 верстъ къ югу отъ Тюбъ-Караганскаго залива. Между тѣмъ, прибылъ въ Астрахань 26 мая начальникъ экспедиціи, вмѣстѣ съ офицерами, зимовавшими въ Петербургѣ, которые для переѣзда къ мѣстамъ своихъ работъ размѣщены были на пароходы «Дербентъ» и «Уралъ». Ходъ лѣтнихъ работъ былъ слѣдующій.

Первое промѣрное отдѣленіе, по прибытіи въ Тюбъ-Караганъ, приступило 21 мая къ работамъ, продолжая съемку берега и шлюпочный промѣръ, параллельными линіями черезъ 200 сажень, вдоль Мангишлакскаго берега къ югу отъ параллели форта, на 10 верстъ. Окончивъ эту работу, лейтенантъ Филиповъ переправился съ отдѣленіемъ на сѣверный берегъ Мангишлакскаго полуострова, и занялся изслѣдованіемъ глубинъ вдоль этого берега, отъ границы промѣра 1862 года къ востоку, до встрѣчи съ работами втораго отдѣленія.

Съ 21 мая по 8 іюня, первымъ промѣрнымъ отдѣленіемъ изслѣдовано было шлюпочнымъ промѣромъ, параллельными линіями, черезъ 200 сажень, пространство около форта Александровскаго и вдоль сѣвернаго берега Мангишлакскаго полуострова, въ 52 квадратныхъ версты.

8 іюня первое отдѣленіе переправилось на пароходѣ «Уралъ» обратно въ Тюбъ-Караганскій заливъ, а 13 того же мѣсяца пароходъ «Дербентъ» пошелъ съ нимъ и съ баржею «Нырокъ», на буксирѣ, въ Карабугазскій заливъ. 16 іюня отдѣленіе было высажено на берегъ въ Карабугазскомъ проливѣ; тамъ осталась и баржа «Нырокъ», назначенная состоять при отдѣленіи для снабженія его водою и провизіей.

Гидрографическія работы въ Карабугазскомъ проливѣ и его окрестностяхъ, производились до 28 іюля. Въ продолженіе этого

www.starieknigi.info

времени сдѣлана подробная съемка Карабугазскаго пролива и прилежащаго къ нему морскаго берега, въ масштабѣ 50 саженъ въ дюймѣ, и изслѣдовано шлюпочнымъ промѣромъ пространство въ 36 квадратныхъ верстъ параллельными линіями, именно: въ самомъ проливѣ черезъ 25 саженъ, а передъ входомъ въ него черезъ 50 и 100 саженъ. Изъ всѣхъ этихъ изслѣдованій оказалось, что Карабугазскій проливъ, служащій соединеніемъ залива того же имени съ Каспійскимъ моремъ, имѣетъ длины 3 мили, при средней ширинѣ около 175 саженъ; наименьшая въ немъ глубина: при входѣ съ моря 9 футъ, грунтъ песокъ, а при выходѣ въ заливъ на барѣ, до 4 футъ, при вязкомъ, илистомъ грунтѣ; въ срединѣ пролива, наибольшая глубина 19 футъ и хорошій песчаный грунтъ; якорная стоянка совершенно покойна и закрыта отъ всѣхъ вѣтровъ, но входъ въ проливъ возможенъ только при тихомъ состояніи моря.

Второе промѣрное отдѣленіе вмѣстѣ съ баржею «Нырокъ» доставлено было 17 мая изъ Тюбъ-Карагана къ мѣсту работъ въ заливъ Сарыташъ, пароходомъ «Дербентъ». Съ 18 мая по 7 іюня сдѣлано было этимъ отдѣленіемъ шлюпочнаго промѣра параллельными линіями, черезъ 150—200 саженъ, 62 квадратныхъ версты, на пространствѣ 26 верстъ, вдоль берега между мысомъ Джигалганъ и заливомъ Сарыташъ. Этими промѣрами окончено было изслѣдованіе прибрежныхъ глубинъ по сѣверному берегу Мангишлакскаго полуострова. Наибольшій промежутокъ, оставшійся между работами обоихъ отдѣленій, будетъ задѣланъ впослѣдствіи, при удобномъ случаѣ. 8 іюня второе промѣрное отдѣленіе, вмѣстѣ съ первымъ, перевезено было въ Тюбъ-Караганъ, на пароходѣ «Уралъ», а 14 іюня, на томъ же пароходѣ, доставлено къ мѣсту новыхъ своихъ работъ въ южной части Мангишлакскаго полуострова.

Основаніемъ для съемки берега между границей прошлогднихъ работъ и заливомъ Александръ-бай, служили двѣ астрономическія точки: Мѣловой уголъ и Александръ-бай, а также конечная точка прошлогодней тріангуляціи лейтенанта Михайлова. Такъ какъ берегъ, который предполагалось снимать, направлялся близко къ меридіану, то вмѣсто предположенной тріангуляціи, добавочныя точки были опредѣлены посредствомъ широтъ и азимутовъ. Для этого употребленъ былъ кругъ Пистора и хорошіе секундные часы.

www.starieknigi.info

Широты опредѣлялись преимущественно по близполуденнымъ высотамъ солнца; тамъ же, гдѣ было можно, наблюдалась и полярная звѣзда. Всѣ азимуты найдены были изъ солнечныхъ наблюденій. Поправка часовъ выводилась при каждой широтѣ и при томъ такимъ образомъ, чтобы имѣть состояніе часовъ *до* и *послѣ* наблюденій для широты. Этими способами лейтенантъ Михайловъ опредѣлилъ, между конечной точкой прошлогодней тріангуляціи и Мѣловымъ угломъ, пять широтъ. Кромѣ того, имѣя при себѣ нивеллиръ, онъ занимался также и опредѣленіемъ абсолютныхъ высотъ примѣчательныхъ точекъ берега.

Въ половинѣ августа, работы втораго отдѣленія, доведенныя уже до мыса Песчанаго, были остановлены вслѣдствіе поврежденія машины на шкунѣ «Хивенецъ». За недостаткомъ въ этихъ мѣстахъ прѣсной воды, и вообще по свойству изслѣдуемаго берега, отдѣленіе не могло оставаться безъ содѣйствія шкуны; поэтому поручикъ Дурневъ вынужденъ былъ прекратить работы, не дойдя до Кендерли, какъ было ему назначено, и затѣмъ 12 августа, перебравшись съ отдѣленіемъ на шкуну, отправился въ Баку, гдѣ «Хивинецъ» долженъ былъ исправить свои поврежденія. Отдѣленіемъ поручика Дурнева снято берега, между границей прошлогодней съемки на Мангишлакскомъ полуостровѣ и мысомъ Песчанымъ, 93 версты и сдѣлано шлюпочнаго промѣра около мысовъ Сагындикъ, Скалистаго, Мѣловаго и Песчанаго 152 версты, на пространствѣ 57 квадратныхъ верстъ.

Разнаго рода починки на шкунѣ «Хивинецъ» задержали ее при бакинскомъ портѣ до сентября. 23 августа, на канунѣ выхода изъ Баку, получено было изъ Астрахани увѣдомленіе, о временной командировкѣ парохода «Дербентъ» для перевозки войскъ изъ Петровска въ Астрахань. Принимая это въ соображеніе, а также и наступающее осеннее время, начальникъ экспедиціи полагалъ неудобнымъ продолжать работы у открытаго и скалистаго берега между заливомъ Александръ-бай и мысомъ Тюмакъ, и потому счелъ за лучшее, сосредоточить наличныя средства экспедиціи, на сентябрь и октябрь, для изслѣдованія Красноводскаго залива.

Для этого, 8 сентября, шкуна «Хивинецъ, съ обоими промѣрными отдѣленіями и съ баржею «Нырокъ» на буксирѣ, отправилась въ Красноводскій заливъ и пришла туда 11 сентября.

www.starieknigi.info

Лейтенантъ Филиповъ, распоряжавшійся, по порученію начальника экспедиціи, работами, немедленно приступилъ къ съемкѣ Красноводской косы, отрядивъ поручика Дурнева, съ пятью шлюпками, для промѣра подводнаго рифа, отъ нея идущаго. Въ такомъ порядкѣ работы продолжались до 5 октября. Къ этому времени, лейтенантъ Филиповъ, кончивъ всю Красноводскую косу, дошелъ со съемкою вдоль сѣвернаго берега залива, до астрономической точки въ бухтѣ Муравьева; всего на этотъ разъ сдѣлано полуверстной мензульной съемки 68 верстъ, и въ то же время шлюпками изслѣдовано, параллельными линіями, все мелководное пространство къ SO отъ косы, въ 86 квадратныхъ верстъ. 9 октября шкуна и баржа съ обоими промѣрными отдѣленіями, нуждаясь въ свѣжей провизіи, которую на мѣстѣ работъ доставать было нельзя, возвратились въ Баку.

Въ одно время со съемкою берега производилось и изслѣдованіе прибрежныхъ глубинъ: въ началѣ лѣта съ парохода «Уралъ», а потомъ со шкуны «Хивинецъ».

Пароходъ «Уралъ» началъ свои промѣрныя работы у восточнаго берега 16 іюня, и продолжалъ ихъ до 13 іюля, запасаясь углемъ изъ Тюбъ-караганскаго склада. Въ продолженіе этого времени изслѣдовано было съ «Урала» пространство моря между тюбъ-Караганомъ и Мѣловымъ угломъ, отъ берега на разстояніе 10 миль до глубины отъ 15 до 20 сажень,—длина промѣренной линіи 361 морскихъ миль.

Шкуна «Хивинецъ», пришедшая на смѣну парохода «Уралъ» изъ Астрахани въ Тюбъ-караганскій заливъ въ половинѣ іюля, занималась продолженіемъ изслѣдованія прибрежныхъ водъ къ югу отъ Мѣловаго угла, и довела промѣръ до мыса Песчанаго. Длина линіи, промѣренной съ этой шкуны—249 миль. 12 августа работы шкуны «Хивинецъ», какъ уже сказано выше, были прекращены за поврежденіемъ въ машинѣ, потребовавшимъ осмотра ея при бакинскомъ портѣ.

Кромѣ промѣрныхъ работъ, пароходъ «Уралъ» и шкуна «Хивинецъ» служили для передвиженій промѣрнаго отдѣленія вдоль берега, снабжали его провизіею, а иногда при надобности, и прѣсною водою.

Во время изслѣдованія Красноводскаго залива, шкуна «Хивинецъ» служила жилищемъ и пристанищемъ для втораго про-

www.starieknigi.info

мѣрнаго отдѣленія, а потому и не могла сама заниматься никакими промѣрными работами.

Изслѣдованіе средины моря поручено было лейтенанту Ульскому и производилось въ іюнѣ, іюлѣ и августѣ съ парохода «Дербентъ». Промѣры лейтенанта Ульскаго доставили много новыхъ данныхъ для изображенія рельефа дна средней части моря, къ которой они относятся; а многочисленные образцы грунтовъ и коллекціи раковинъ, вѣроятно, послужатъ къ разъясненію явленій и особенностей органической жизни на днѣ Каспійскаго моря. Наибольшая глубина въ изслѣдованной части моря, 421 сажень, оказалась въ 67 миляхъ на OtS отъ города Дербента. Теперь оказывается, что котловина въ средней части Каспійскаго моря имѣетъ фигуру, сообразную съ главнѣйшими изгибами противулежащихъ береговъ.

Промѣромъ съ парохода «Дербентъ» изслѣдована преимущественно южная половина средней части моря, наиболѣе глубокая; длина промѣренной съ этого парохода линіи, составляетъ 1325 миль.

Магнитныя наблюденія произведены были въ 1864 г. лейтенантомъ Пущинымъ, въ четырехъ мѣстахъ: въ Астрахани, Тюбъ-Караганѣ, Карабугазскомъ проливѣ и въ Баку. Въ Астрахани наблюдались три раза всѣ три координаты: склоненіе, наклоненіе и горизонтальное напряженіе; въ Тюбъ-Караганѣ сдѣлано два полныхъ ряда наблюденій, при чемъ опредѣлялись также всѣ три координаты; въ Карабугазскомъ проливѣ опредѣлено одно склоненіе. Въ Баку же наблюденія начаты были съ 22 іюня и производились ежедневно въ продолженіе 40 сутокъ, до 30 іюля, а потомъ еще съ 19 по 23 августа включительно.

Нельзя не пожалѣть, что въ окрестностяхъ Каспійскаго моря нигдѣ не производятся постоянныя наблюденія надъ перемѣною магнитныхъ элементовъ. На магнитной обсерваторіи въ Тифлисѣ, такія наблюденія давно уже предполагаются, но еще не начинались, хотя инструменты уже и установлены. За неимѣніемъ же постоянныхъ наблюденій въ Тифлисѣ, магнитныя наблюденія въ Каспійскомъ морѣ не могутъ съ точностію приводиться къ одному времени и противъ желанія должны будутъ сохранить до нѣкоторой степени отрывочный характеръ.

Журналы метеорологическихъ наблюденій велись во всѣхъ

www.starieknigi.info

промѣрныхъ партіяхъ, а также и на судахъ экспедиціи. Изъ обработки фактовъ, собранныхъ въ этихъ журналахъ, можно будетъ до нѣкоторой степени сдѣлать заключеніе о вѣтрахъ, теченіяхъ и прочихъ воздушныхъ явленіяхъ на Каспійскомъ морѣ, хотя нельзя не сознаться, что однихъ этихъ наблюденій далеко не достанетъ для того, чтобы сдѣлать выводы сколько нибудь подобные выводамъ Мори для океана; шханечные же журналы не только коммерческихъ, но и военныхъ судовъ, за прежніе годы, едва ли въ этомъ случаѣ помогутъ, по многимъ причинамъ, о которыхъ нѣтъ надобности распространяться. Предполагаемыя наблюденія на маякахъ и метеорологическія обсерваторіи въ Астрахани, Баку и въ Астрабадскомъ заливѣ, можетъ быть, современемъ доставятъ для изученія метеорологіи Каспія, болѣе надежные факты.

Въ нынѣшнемъ году лейтенантъ Ульскій сдѣлалъ нѣсколько удачныхъ попытокъ снимать стереоскопическіе виды береговъ прямо съ судна, во время полнаго его хода. Кромѣ того, онъ снялъ фотографическіе виды со всѣхъ дѣйствующихъ теперь каспійскихъ маяковъ.

Командированный отъ Императорской академіи наукъ, для физическихъ и химическихъ изслѣдованій на Каспійскомъ морѣ надворный совѣтникъ Гёбель, пріѣхалъ въ Астрахань въ началѣ іюля, и на шкунѣ «Хивинецъ» отправился по восточному берегу, гдѣ оставался до августа. Въ сентябрѣ, на той же шкунѣ, г. Гёбель посѣтилъ Красноводскій заливъ и ближайшіе къ нему берега. Изслѣдованія разнаго рода, произведенныя г. Гёбелемъ, вѣроятно будутъ имъ публикованы. Въ морскомъ же отношеніи въ особенности любопытны, сдѣланныя имъ изысканія о мѣсторожденіяхъ каменнаго угля въ горахъ Мангишлакскаго полуострова, въ которыхъ г. Гёбель провелъ около двухъ недѣль. Изъ переданныхъ г. Гёбелемъ начальнику экспедиціи краткихъ свѣдѣній, можно заключить, что большая часть осмотрѣнныхъ имъ пластовъ содержитъ такъ называемый бурый уголь или лигнитъ,—но впрочемъ, г. Гёбель не теряетъ надежды и увѣренъ, что при дальнѣйшихъ розыскахъ и разработкахъ, можно будетъ получать уголь хорошаго качества, годный для употребленія на пароходахъ. Нѣтъ никакой надобности объяснять, до какой степени важно отысканіе хорошаго

www.starieknigi.info

угля для каспійскаго военнаго и коммерческаго пароходства; достаточно сказать, что пудъ донскаго антрацита стоитъ въ настоящее время въ Астрахани отъ 30 до 35 коп. сереб.; въ Баку цѣна его болѣе 40 коп., а въ Астрабадскомъ заливѣ до 50 коп. сереб., тогда какъ по самому невыгодному, относительно доставки и разработки, разсчету, выходитъ, что пудъ мангышлакскаго угля можетъ продаваться въ Тюбъ-Караганѣ не дороже 20 коп. сер.

Общій результатъ работъ 1864 года выражается слѣдующимъ образомъ:

1) Астрономически опредѣлено по восточному берегу, посредствомъ широтъ и азимутовъ, 5 пунктовъ.

2) Съемки берега, въ полуверстномъ масштабѣ, сдѣлано 203 версты.

3) Шлюпочнаго промѣра сдѣлано 1233 версты, на пространствѣ 319 квадратныхъ верстъ.

4) Морскаго прибрежнаго промѣра съ винтовыхъ судовъ и пароходовъ, сдѣлано 781 миля (1366 верстъ).

5) Промѣра среди моря сдѣлано 1325 миль (2318 верстъ).

6) Сдѣлано наблюденій надъ склоненіями магнитной стрѣлки 184 раза; наклоненіемъ 16 разъ и напряженіемъ 48 разъ.

7) Фотографическихъ видовъ снято 24, въ томъ числѣ 10 стереоскопическихъ, снятыхъ съ моря.

8) Составлено и награвировано новыхъ картъ 8. Сдѣланы дополненія на 7 картахъ. Приготовлено къ гравировкѣ 4 карты.

9) Отпечатано отчета объ астрономическихъ опредѣленіяхъ на Каспійскомъ морѣ 32 листа.

Число картъ, составляющихъ въ настоящее время атласъ Каспійскаго моря, также стоимость экспедиціи и успѣхъ гидрографическихъ работъ показаны въ слѣдующихъ трехъ таблицахъ.

www.starieknigi.info

ВѢДОМОСТЬ КАРТАМЪ,

СОСТАВЛЯЮЩИМЪ НОВЫЙ АТЛАСЪ КАСПІЙСКАГО МОРЯ, КЪ 1 НОЯБРЯ 1864 г.

№№ картъ и плановъ.	Названіе картъ и плановъ.	Масштабъ въ дюймѣ.	Когда и кѣмъ гравированы.	Цѣна гравировки по ноябрь. 1864 г.	Замѣчанія.
	Временныя карты и планы.				
	1) *Прежнихъ годовъ:*				
b.	Петровскій рейдъ (гравиров.).	саж. 100	1859 г. Гармуевъ.	87 р. 75 к.	
i.	Куринскій рейдъ (гравиров.).	500	1861 г. Климовъ.	92 —	Въ цѣну всѣхъ вообще картъ и плановъ не вошла стоимость приготовительныхъ работъ, какъ то: изготовленіе оригинала, перерисовка видовъ, копированіе и т. п.
c.	Дербентскій рейдъ (хромолитогр.)	25	1861 г. Гундризеръ.	175 —	
d.	Низовая пристань (хромолитогр.)	250	1861 г. Гиллисъ.	110 —	Въ суммахъ, показанныхъ противъ плановъ: c, d, e, g, s заключается и плата за печатаніе 350 оттисковъ, а въ суммѣ противъ плановъ: k, l, m, n, плата за бумагу и печатаніе 200 экземпляровъ.
g.	Якорное мѣсто у Килязинской косы (лит. въ 2 тона). .	250	1861 г. Гундризеръ.	91 —	
e.	Якорное мѣсто у г. Бэшъ-бар-макъ (литогр. въ 2 т.).	500	1861 г. Гиллиссъ.	81 — 75 —	
j.	Саринскій рейдъ (гравиров.).	250	1861 г. Гармуевъ.	81 — 50 —	
k.	Красноводскій заливъ (литогр.).	500	въ 1861 году Гундризеръ.	241 — 80 —	
m.	Входъ въ заливъ Гассанъ-Кули (литограв.) . . .	500			
i.	Островъ Челекень (литогр.).	1000			
n.	Якорное мѣсто у Серебрянаго бугра (литогр)	500			
o.	Тюбъ-Караганскій заливъ (литограв.)	250	1863 г. Третьяковъ.	46 —	
—	Атласъ рѣки Терекъ, отъ Шелковаводской станицы до устья, на 9 листахъ. .	250	1863 г. Гробовъ.	107 —	Въ томъ числѣ печатаніе 125 экземпляр.

www.starieknigi.info

№№ картъ и плановъ.	Названіе картъ и плановъ.	Масштабъ въ дюймѣ.	Когда и кѣмъ гравированы.	Цѣна гравировки по ноябрь 1864 г.	Замѣчанія.
	Литографированные въ 1864 году:				
p.	Островъ Булла	100	1864 года. Третьяковъ.	60 р. 50 к.	Въ этой суммѣ заключается и плата за печатаніе 100 экземпляр. каждой карты.
r.	Островъ Дуванный и Свиной	100			
s.	Заливъ Александръ-бай . .	1000			
t.	— Кендерли	1000			
u.	Ленкоранскій рейдъ . . .	125			
	Пополнены гравировкою.				
	1) *Изъ временныхъ*				
b.	Генеральная карта Каспійскаго моря	верстъ. 40	1861 г. Гармуевъ.	138 р.	
	2) *Изъ окончательныхъ.*				
20	Бакинскаго залива . . .	саж. 600	1860 Васильевъ и Андреевъ.	287 — 80 —	
49	Апшеронскаго пролива. . .	600	1860 Васильевъ и Андреевъ.	310 —	
8	— полуострова .	2153	1862 г. Гармуевъ.	239 —	
21	Астрабадскаго залива. . .	1000	1861 г. Гармуевъ.	378 —	
9	Западнаго берега отъ острова Буллы до г. Ленкорана.	2153	1863 г. Гармуевъ.	280 —	
4	Южной части Каспійскаго моря	верстъ. 18	1863 г. Климовъ.	136 —	
	Вновь награвированные изъ окончательныхъ:				
18	Аграханскій заливъ . . .	850	1863 г. Игнатьевъ	325 —	
7	Западный берегъ отъ острова Тюленьяго до г. Петровска.	2150	1863 г. Климовъ.	322 —	
22	Тюбъ-Карагинскій заливъ. .	250	1864 г.	300 —	

www.starieknigi.info

№№ картъ и плановъ.	Названіе картъ и плановъ.	Масштабъ въ дюймѣ.	Когда и кѣмъ гравированы.	Цѣна гравировки по ноябрь 1864 г.	Замѣчанія.
	Приготовляются къ литографированію.				
	1) *Изъ временныхъ.*				
x.	Островъ Глиняной и Лось .	саж. 250	—	—	
Y.	Острова Обливной и Курицкій камень	50	—	—	
—	Атласъ устьевъ р. Куры, отъ Сальянъ до Каспійскаго моря, на 15 листахъ . . .	125	—	—	
	Приготовляются къ гравировкѣ.				
	Изъ окончательныхъ:				
10	Югозападная часть Каспійскаго моря	2153	—	—	
3	Средняя часть Каспійскаго моря	верстъ. 18	—	—	
16	Мангишлакскій полуостровъ съ Тюленьими островами . .	саж. 2150	—	—	
15	Восточный берегъ, отъ мыса Песчанаго до Кендерлинскаго залива	2150	—	—	
	Итого 35 картъ и плановъ на 57 листахъ. . . .				

www.starieknigi.info

Вѣдомость о стоимости экспедиціи

Какія чины состоятъ въ Гидрографической экспедиціи.	Число.	Морскихъ столовыхъ. Руб.	К	Порціонов. Руб.	К.	Стоимость морской провизіи. Руб.	К.	Ординарная чарка вина. Руб.	К.	Добавочная чарка вина. Руб.	К.
I. Въ мичманскихъ пропорціональныхъ партіяхъ.											
Оберъ-офицеровъ	3	2057	—	3120	—	—	—	—	—	—	—
Медиковъ	2	1442	—	780	—	—	—	—	—	—	—
Гардемариновъ	5	1105	—	592	50	—	—	—	—	—	—
Унтеръ-офицеровъ	8	—	—	—	—	546	—	124	—	60	20
Рядовыхъ	92	—	—	—	—	4207	16	870	—	580	—
Итого	115	3604	—	4492	50	4753	16	1001	4	640	28
II. На судахъ при морскомъ промѣрѣ.											
Штабъ-офицеровъ	3	4615	—	2240	—	—	—	—	—	—	—
Оберъ-офицеровъ	9	116	—	3510	—	—	—	—	—	—	—
Гардемариновъ	3	663	—	877	—	—	—	—	—	—	—
Кондукторовъ	1	—	—	242	—	—	—	—	—	—	—
Унтеръ-офицеровъ	22	—	—	—	—	1354	10	339	26	159	72
Рядовыхъ	132	—	—	—	—	6002	4	1430	22	1026	96
	170	7114	—	6869	—	7356	14	1769	48	1186	68
III. Какія были по программѣ назначенія суда.											
Пароходъ «Кура» (потомъ вмѣсто его временно «Урагъ» и затѣмъ «Дербентъ»), винтовая шхуна «Персіянинъ» (потомъ вмѣсто ее «Хивинецъ»), парусная барка «Нырокъ».											
Но такъ какъ всѣ суда описаннаго отряда служили также источниками довольствія и для надобностей Бакинской станціи, обыкновеннаго морского довольствія команд											
Итого	285	10718	—	11361	50	12109	30	2790	52	1826	96

За тѣмъ стоимость Каспійской станціи будетъ

Сапожный товаръ. Руб.	К.	На покупку дровъ въ провѣрочныхъ партіяхъ. Руб.	К.	На наемъ лошадей. Руб.	К.	Стоимость угля. Руб.	К	Стоимость произведенныхъ матеріаловъ и земель. Руб.	К.	Экстра-ординарный расходъ. Руб.	К.	Всего. Руб.	К.	Замѣчанія.
								2060	—	700	—	2700	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5177	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1222	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1697	50	
13	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	756	88	
156	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8813	60	
170	—	—	—	—	—	—	—	2060	—	700	—	17360	98	
						23900								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6855	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5346	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1540	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	242	—	
37	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1910	48	
205	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8664	32	
243	—	—	—	—	—	23900	—	—	—	—	—	48478	80	
												На изданіе новыхъ картъ и прочихъ матеріаловъ		2800	—	
												Всего		68129	28	
														19033	62	
413	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49095	66	

www.starieknigi.info

Вѣдомость объ успѣхахъ гидрографическихъ работъ.

Мѣсяцы.	Число рабочихъ. Шлюпокъ.	Число рабочихъ. Часовъ.	Число дней. Рабочихъ.	Число дней. Полурабочихъ	Число дней. Не рабочихъ.	Промѣрено верстъ. Линейныхъ.	Промѣрено верстъ. Квадраты.	Топографически снято. Число острововъ.	Топографически снято. Число вестъ. Линейн.	Топографически снято. Число вестъ. Квадрат.	Замѣчаніе.
I. Прибрежныя работы.											
Съ 8 по 18 Февраля.	2	—	—	—	—	6	0,1	—	—	—	У о. Свинаго.
— 13 по 21 Марта.	3	—	—	—	—	44	2,1	—	—	—	Шхуна «Персіянинъ».
	4	—	—	—	—	10	0,2	—	—	—	8 банка у о. Обливнаго.
						14	0,5	—	—	—	Банка Кумани шхуна «Персіянинъ».
28 Апрѣля . .	2	—	—	—	—	165	25	—	—	—	Куринская банка баржа «Нырокъ».
21 Мая . . .	3	64	9			13	0,4	—	—	—	Банка Макарова по сѣверному берегу Мангишлакскаго полуостр.
8 Іюня . . .						137	52	—	—	—	
18 Мая . . .	3	57	8	—	—	170	62	—	—	—	Въ заливѣ Сарыташъ.
7 Іюня . . .											
15 Іюня . . .	3	10	1	—	—	10	4	—	54	—	Между Тюбъ-Карагономъ и м. Скалистымъ.
20 Іюля . . .											
17 Іюня . . .	3	173	15	—	—	227	36	—	42	—	Въ Карабугазскомъ проливѣ.
23 Іюля . . .											
20 Іюля . . .	3	52	6	—	—	142	53	—	39	—	Между Скалистымъ и Мѣловымъ и Александрбай.
8 Августа . .											
Съ 16 Сентября .	2	32	15	—	10	143	40	—	64	—	Въ Красноводскомъ заливѣ.
по 5 Октября . .	3	66	9	—	16	152	46	—	—	—	
Итого . . .	—	—	—	—	—	1233	319	—	203	—	

www.starieknigi.info

Мѣсяцы.	Число рабочихъ.		Число дней			Промѣрено верстъ.		Топографически снято.			Замѣчанія.
	Шлюпокъ.	Часовъ.	Рабочихъ.	Получабочихъ.	Не рабочихъ.	Линейныхъ.	Квадраты.	Число острововъ.	Число верстъ. Линей.	Квадрат.	
II. Морской промѣръ.											
Съ 4 по 9 Апрѣля .	—	—	—	—	—	230	—	—	—	—	Съ парох. «Кура» между островомъ Булла и Куринской косой.
29 Апрѣля . . .	—	—	—	—	—	72	—	—	—	—	Съ парох. «Кура» къ вост. отъ о. Буллы.
16 Іюня 22 Іюля .	—	—	—	—	—	632	—	—	—	—	Съ пар. «Уралъ» у в. б., между Тюбъ-Караганомъ и Мѣловымъ.
26 Іюня 31 Іюля .	—	—	—	—	—	432	—	—	—	—	Со шхуны «Хивинецъ» отъ Мѣловаго угла до Песчанаго.
Съ 15 Іюня по 17 Авг.	—	—	—	—	—	2318	—	—	—	—	Съ пар. «Дербентъ» среди моря.
Итого . . .	—	—	—	—	—	3684	—	—	—	—	
Всего . . .	—	—	—	—	—	4907	319	—	203	—	

Е. Промѣръ въ устьѣ рѣки Волги.

Въ 1864 году промѣръ въ устьѣ рѣки Волги былъ сдѣланъ средствами астраханскаго порта только въ астраханской гавани и въ каналѣ, гдѣ зимуютъ суда; а также на розсыпяхъ, гдѣ промѣръ былъ сдѣланъ пароходами: «Астара» и «Бурлакъ» и паровыми барказами «Легкій» и «Быстрый», при переходѣ ихъ изъ Астрахани въ море и обратно. Среднія глубины, въ навигацію 1864 года, оказались:

www.starieknigi.info

На Княжей розсыпи	7 ф. 7.56 д.
» Хорбайской	11 » 0.96 »
» Шадинской	4 » 9.96 »
» Ракушинской	4 » 9.
» Зюзинской	6 » 6.84 »

По наблюденіямъ же съ бирючинской брантвахты, съ 8-го апрѣля по 15-е октября, глубина на ракушинской розсыпи оказалась:

Наибольшая.	8 ф.
Наименьшая	1 » 6 д.
Средняя.	4 » 1.77 »

По этимъ послѣднимъ наблюденіямъ, средняя глубина на ракушинской розсыпи вышла менѣе, нежели по первымъ наблюденіямъ, что и должно быть, потому что суда могли показать ту только, самую малую глубину, которая равнялась ихъ углубленію; при меньшей же глубинѣ, суда не могли пройдти розсыпь и останавливались на мели.

Принимая глубину на ракушинской розсыпи по первымъ наблюденіямъ	4 ф.9 д.
По вторымъ	4 » 1.77 »
Выходитъ разность . .	7.23 д.

Но такъ какъ вышеупомянутыя суда останавливались на мели только на ракушинской и шадинской розсыпяхъ, то, уменьшивъ первыя ихъ глубины на 7.23 дюйма, будутъ среднія глубины вообще на розсыпяхъ въ 1864 году:

Княжей	7 ф. 7.56 д.
Хорбайской	11 » 0.96 »
Шадинской	4 » 2.73 »
Ракушинской	4 » 1.77 »
Зюзинской	6 » 6.84 »

Изъ этого видно, что въ 1864 году глубина на ракушинской розсыпи противъ прошедшаго 1863 года, была менѣе только на 0.03 дюйма.

www.starieknigi.info

Ж. Въ Черномъ морѣ.

Гидрографическія работы въ Черномъ морѣ, въ 1864 г., по донесенію начальника гидрографической части, заключались въ съемкѣ и промѣрѣ Збурьевскаго и Бѣлогрудскаго гирлъ рѣки Днѣпра, отъ Херсона до Днѣпровскаго лимана, командиромъ тендера «Березань», и въ продолженіе гидрографическаго изслѣдованія Одесскаго залива лейтенантомъ Бѣлявскимъ.

Работы по изслѣдованію Одесскаго залива въ 1864 г., заключались только въ опредѣленіи поверхностнаго теченія близъ берега и у входовъ въ гавани и въ производствѣ промѣра у моловъ. Для выполненія этихъ работъ, дано было лейтенанту Бѣлявскому 6 человѣкъ нижнихъ чиновъ и 1 чертежникъ.

Опредѣленіе теченія производилось помощію лага, поплавковъ и бутылокъ, со шлюпокъ, а также и прямо съ моловъ. Кромѣ того, съ парохода русскаго общества пароходства и торговли, было брошено въ разныхъ частяхъ Чернаго моря около 300 бутылокъ герметически закупоренныхъ. Съ половины августа, наблюденія надъ теченіемъ производились уже изрѣдка, ибо и лейтенантъ Бѣлявскій получилъ тогда назначеніе: заняться производствомъ буреній дна карантинной гавани, имѣющей глубину отъ 4 до 15 футъ, для опредѣленія крайнихъ предѣловъ возможности углубленія этой гавани. Буреніе это назначено было производить до глубины 24 футъ; оно производилось съ плота, длиною въ $3^1/_2$, а шириною въ 3 сажени, правильными фигурами, квадратами, сторона коихъ была 20 сажень. Буреніе производилось помощію обыкновеннаго бурильнаго снаряда, при чемъ, изъ различнаго вида напарьевъ преимущественно употреблялось сверло, а также остроконечная сонда.

Вообще, производство буреній и на сушѣ представляетъ большія затрудненія, но на водѣ эти затрудненія гораздо значительнѣе, потому что плотъ, за исключеніемъ мертвыхъ штилей, представляетъ весьма шаткое основаніе для рабочихъ, а буксировка плота и установка его на каждомъ пунктѣ, на четырехъ якоряхъ, требуютъ весьма много времени. Не смотря на всѣ эти трудности, буреніе карантинной гавани, заключающей въ себѣ площадь до 50 000 квадратныхъ саженей, было,

www.starieknigi.info

съ половины августа до половины октября, кончено, при чемъ добыто съ различныхъ глубинъ болѣе двухсотъ образчиковъ грунта.

Кромѣ этихъ работъ, производились, съ ограниченными мѣстными средствами, обычные, ежегодные промѣры въ устьяхъ рѣкъ Днѣстра и Ріона, гдѣ весьма часто измѣняются глубины. Всѣ эти работы представили еще нѣсколько фактовъ, убѣдительно доказывающихъ настоятельную потребность, дать большее развитіе средствамъ черноморскаго управленія, для производства достаточно подробныхъ гидрографическихъ работъ въ подобныхъ мѣстностяхъ.

Передвиженія фарватеровъ и измѣненія глубинъ въ устьѣ Днѣстра, въ гирлахъ Днѣпра и Ріона, достигавшія въ самые короткіе промежутки времени значительныхъ размѣровъ, что обнаружено трудами лицъ, постоянно слѣдящихъ за измѣненіями морскаго дна въ этихъ пунктахъ,—подтвердили мнѣнія, высказанныя въ прежнихъ отчетахъ начальника гидрографической части въ Николаевѣ, о необходимости, ежегодно поддерживать дѣятельность отдѣльныхъ промѣрныхъ партій въ разныхъ частяхъ Чернаго и Азовскаго морей. А какъ при томъ, быстрая измѣняемость глубинъ и направленій фарватеровъ находится въ связи съ крушеніями судовъ, случившимися въ устьѣ днѣпровскаго лимана въ 1864 году, то настоитъ крайняя необходимость, въ учрежденіи въ этомъ мѣстѣ лоцманскаго поста и спасительной станціи, потому что на всемъ сѣверозападномъ берегѣ Чернаго моря, на протяженіи ста миль отъ Одессы до Сулина, цареградское устье рѣки Днѣстра представляетъ единственное убѣжище для каботажныхъ судовъ, сидящихъ въ грузу не болѣе 8 футъ, которыя, будучи отнесены отъ берега между Одессой и Очаковомъ, часто бѣдствуютъ въ морѣ.

Тоже самое должно сказать и объ устьѣ рѣки Ріона, въ которомъ промѣрныя работы производятся послѣ каждаго свѣжаго вѣтра, потому что здѣсь измѣненія въ направленіи и въ глубинахъ фарватера, происходятъ несравненно быстрѣе, нежели въ цареградскомъ устьѣ днѣстровскаго лимана. Препятствія, встрѣчаемыя каботажными и гребными судами, при входѣ въ Ріонъ, такъ существенно важны, что потребовали бы также безотлагательныхъ заботъ объ устройствѣ въ Поти спасительной станціи, если бы успѣхи строительныхъ работъ не вну-

www.starieknigi.info

шали надежды на скорое осуществленіе проэкта устройства потійскаго порта, который представитъ надежное убѣжище не только для каботажныхъ, но и для многихъ мореходныхъ судовъ.

Въ 1865 году предполагается исполнить слѣдующія гидрографическія работы.

1) Произвести съемку берега, прибрежный и морской промѣръ части восточнаго берега Чернаго моря, на протяженіи 40 миль отъ ущелья Цихухъ, находящагося на четыре мили сѣвернѣе укрѣпленія Субешихъ, къ югу, до устья рѣки Псоу, находящейся въ 4 миляхъ южнѣе укрѣпленія Св. Духа. Работа эта должна составить часть общей подробной описи всего восточнаго берега Чернаго моря, отъ Керченскаго пролива до Сухума, которую предположено исполнить, вслѣдствіе заявленнаго Его Императорскимъ Высочествомъ, намѣстникомъ кавказскимъ, мнѣнія, объ измѣнившемся характерѣ крейсерства вдоль восточнаго берега Чернаго моря и возникшей оттого необходимости: отстранить всякія препятствія для безостановочнаго и успѣшнаго плаванія судовъ такой конструкціи, которая соотвѣтствовала бы предположеннымъ Его Императорскимъ Высочествомъ средствамъ сообщенія между прибрежными пунктами.

Указанная выше часть берега, по мнѣнію черноморскаго начальства, требуетъ описи и промѣра прежде другихъ частей кавказскаго прибрежья, потому что между укрѣпленіями Субешихъ и Адлеръ, сосредоточиваются главнѣйшія новыя русскія поселенія, а отъ этого обстоятельства зависитъ и наибольшая дѣятельность мореходныхъ и каботажныхъ судовъ; кромѣ того, именно здѣсь, замѣчены значительныя неровности морскаго дна, которыя, при неимѣніи подробной морской карты, вводятъ мореплавателя въ недоумѣніе.

2) Произвести, начатый въ 1863 году, промѣръ мѣстности между Очаковомъ и Одессой у мыса С, гдѣ найдена была 15 футовая глубина, на линіи, соотвѣтствующей 50 футовой глубинѣ по картѣ Е. Манганари, изданія 1830 года. Работа эта не могла быть произведена въ 1864 году, по неимѣнію свободнаго пароваго судна.

3) Произвести опись и промѣръ рейда темрюкскаго лимана въ Азовскомъ морѣ.

www.starieknigi.info

4) Продолжать постоянныя промѣрныя работы въ цареградскомъ устьѣ днѣстровскаго лимана, въ судоходныхъ гирлахъ Днѣпра и на барѣ Ріона въ Поти.

3. Въ Бѣломъ морѣ.

Гидрографическія работы въ Бѣломъ морѣ, въ 1864 г., какъ и въ предшествующіе годы, состояли въ изслѣдованіи баровъ на всѣхъ трехъ устьяхъ рѣки С. Двины: березоваго, мурманскаго и пудожемскаго, для опредѣленія направленія по нимъ судоходныхъ фарватеровъ. Промѣръ березоваго устья показалъ, что корабельный фарватеръ, въ сравненіи съ прошедшими годами, нисколько не измѣнился, ни въ направленіи, ни въ глубинѣ. Линія створныхъ знаковъ Мудьюгскаго острова, показывающая направленіе фарватера черезъ баръ, идетъ совершенно по срединѣ его.

Ограниченность средствъ гидрографической части въ Архангельскѣ, лишила возможности привести въ исполненіе гидрографическія изслѣдованія въ Бѣломъ морѣ, предположенныя въ прошедшемъ году. Всѣ средства заключаются въ шкунѣ «Полярная Звѣзда», единственномъ тамъ военномъ суднѣ, съ извѣстными уже, впрочемъ, недостатками. Она съ трудомъ успѣваетъ выполнять спеціальныя свои назначенія. Она обязана въ теченіе лѣта нѣсколько разъ обойдти всѣ маяки Бѣлаго моря, а потому весьма рѣдко можетъ представиться случай, дать ей особенную командировку, съ единственною цѣлію гидрографическихъ работъ, такъ что подобныя порученія, шкуна всегда должна выполнять во время своихъ рейсовъ по маякамъ, пользуясь матѣйшими, удобными для того обстоятельствами. Такимъ образомъ, въ началѣ августа, шкуна «Полярная Звѣзда», отправившись для осмотра маяковъ Жижгинскаго и Соловецкаго, между прочимъ, имѣла порученіе, изслѣдовать новый, неозначенный на картѣ № 10, проходъ въ г. Кемь, между островами Сатамъ и группою Горѣлыхъ острововъ, о которомъ заявлено было въ отчетѣ департамента за 1863 годъ. Но весь успѣхъ въ исполненіи даннаго порученія ограничился тѣмъ, что шкуна прошла безопасно этимъ проходомъ въ Кемь и обратно, дѣлая на пути промѣръ фарватера, и изслѣдовала большую часть того же прохода, помощію двухъ шкунскихъ

www.starieknigi.info

шлюпокъ, которыя въ продолженіе слишкомъ двухнедѣльной стоянки шкуны въ шхерахъ, могли выѣхать на работы только два раза. Сильные вѣтры и ненастныя погоды второй половины августа вынудили ограничиться вышеупомянутыми работами, оставивъ дальнѣйшее обслѣдованіе до будущаго года. Но при всемъ томъ, послѣдствія этихъ работъ показали возможность прохода этимъ фарватеромъ, который, какъ замѣтилъ въ прошедшемъ году и подпоручикъ Козловъ, преподаватель шкиперскаго курса наукъ въ городѣ Кеми, дѣйствительно удобнѣе другихъ фарватеровъ, тѣмъ, что направленіе по немъ теченій прилива и отлива идетъ всегда по курсу судна, что́ очень важно для парусныхъ поморскихъ судовъ, плавающихъ въ этихъ шхерахъ раннею весною и позднею осенью.

Независимо отъ этихъ изслѣдованій, преподаватель кемскаго шкиперскаго курса наукъ, подпоручикъ корпуса штурмановъ Козловъ, представилъ въ гидрографическій департаментъ, составленную имъ карту кемскаго рейда и соловецкой салмы. Карта эта составлена г. Козловымъ по указаніямъ кемскихъ судохозяевъ и весновальщиковъ, которые замѣчаютъ мѣста банокъ передъ городомъ Кемью, во время весеннихъ звѣриныхъ промысловъ, по положенію льдовъ, задерживаемыхъ на болѣе возвышенныхъ мѣстахъ морскаго дна. При томъ, плавая по Бѣлому морю съ 1857 г., г. Козловъ, во многихъ показаніяхъ судовщиковъ и самъ лично убѣдился, и однажды даже имѣлъ несчастіе попасть на Тапарушный стамикъ (банка въ 5 футъ), располагая курсами по картѣ Бѣлаго моря № 10, составленной по описи, произведенной съ 1827 по 1833 годъ.

Въ прошлогоднемъ отчетѣ, департаментъ заявлялъ уже о необходимости исправленія и пополненія картъ Бѣлаго моря, составленныхъ въ весьма короткое время и со средствами, далеко отстающими отъ тѣхъ средствъ, какими въ настоящее время пользуются гидрографическія экспедиціи. Чтобы имѣть нѣкоторое понятіе о несовершенствѣ карты, напримѣръ, № 10 изъ атласа Бѣлаго моря, и чрезъ то видѣть крайнюю необходимость организованія въ Архангельскѣ особой, хотя небольшой гидрографической экспедиціи, которая занялась бы исподоволь исправленіемъ картъ Бѣлаго моря, столь необходимыхъ для безопаснаго плаванія, приводимъ замѣчанія подпоручика Козлова, приложенныя имъ къ картѣ кемскаго рейда.

www.starieknigi.info

1) Близъ самаго фарватера, между островами Горѣлыми и островомъ Студенцомъ, есть небольшой весьма низкій островокъ.

2) На томъ же фарватерѣ, по восточную сторону острова Студенца, лежатъ подводные камни, на которыхъ во время волненія ходитъ бурунъ.

3) По фарватеру южнѣе Ромбаковъ, у южной оконечности Половинныхъ корогъ, находится весьма небольшой, низменный островокъ, никогда не покрывающійся водою, что доказывается тѣмъ, что чайки кладутъ на немъ свои яйца.

4) Тапарушный стамикъ (банка въ 5 футъ), означенный на картѣ № 10 по створу острова Товарухи съ Коловаромъ, отстоитъ отъ мѣста, назначеннаго на картѣ, на SO$^1/_2$O въ разстояніи около 3 верстъ.

5) Въ проливѣ, по сѣверную сторону малаго Ромбака, не существуетъ островковъ, показанныхъ на картѣ № 10, такъ что этимъ проливомъ кемскія шкуны входятъ на рейдъ, а къ SW отъ острова малаго Ромбака, есть небольшой каменистый рифъ.

6) Островъ, означенный на той же картѣ № 10 къ сѣверу отъ острова Русскаго кузова, не существуетъ; а къ W и NW простирается отмель около 150 сажень.

7) На фарватерѣ, означенномъ на той же картѣ, между островами Олешинымъ и Жилымъ, хотя и существуетъ проходъ, но не совершенно свободный, потому что къ югу отъ Олешина есть подводные камни.

8) Кромѣ вышеупомянутыхъ острововъ, пропущены на картѣ № 10 еще многіе острова; такъ напримѣръ, въ группѣ Кузововъ, пропущены острова Тупичихи, Домнины и другіе; въ группѣ острововъ Тапарушныхъ: Подвосточный, въ группѣ Колловаръ: Опалихи, Просвирня и Конный; къ востоку отъ Кельяковъ, пропущенъ островъ Пужма, предъ устьемъ рѣки Кеми: Преснодоиха и другіе, лежащіе по фарватеру рѣки Кеми.

9) По словамъ кормщика соловецкихъ пароходовъ, Григорія Долгобородина, къ N отъ мыса Колгуева, въ разстояніи отъ 2 до 3 верстъ, есть 12 футовая банка.

10) На соловецкомъ рейдѣ, къ WNW отъ Сѣнныхъ лудъ въ разстояніи около 2 верстъ, есть 6 футовая банка, на которой

www.starieknigi.info

одинъ изъ соловецкихъ пароходовъ сломалъ перо у винтоваго двигателя.

Вотъ въ какомъ состояніи находятся наши гидрографическія свѣдѣнія о рейдѣ города Кеми, который называется внутреннимъ, каботажнымъ портомъ и жители котораго для рыбныхъ промысловъ плаваютъ къ лапландскому берегу и въ Норвегію, а для промысловъ морскихъ звѣрей на Новую землю и на Шпицбергенъ.

Здѣсь прилагаются любопытныя свѣдѣнія о городѣ Кеми, доставленныя г. Козловымъ.

	Муж.	Жен.	Итого.
1) Жителей въ г. Кеми, въ 1864 г., состояло. .	950	1047	1997
Въ томъ числѣ:			
Грамотныхъ	432	141	573
Торговцевъ и мореходовъ.	164	3	167
Рыболововъ.	175	3	178
Учащихся	97	36	133
2) Судовъ въ Кеми, въ 1864 году было:			
Шкунъ.			24
Ладей			6
Раншинъ			33
Шнякъ.			47
Карбасовъ и лодокъ			308

Карту кемскаго рейда, доставленную г. Козловымъ, департаментъ предполагаетъ литографировать.

И. Въ Восточномъ океанѣ.

Гидрографическія работы въ лиманѣ рѣки Амура производились только зимою, съ 1863 по 1864 годъ, двумя промѣрными партіями, сѣверною и южною. *Сѣверная* партія, подъ начальствомъ подпоручика корпуса штурмановъ М. Клыкова, состояла изъ поручика Баранкевича, прапорщика Гертмера, кондуктора Петрова и 23 человѣкъ нижнихъ чиновъ; а *южная*, подъ начальствомъ лейтенанта Тобизина, состояла изъ лейтенанта Волкова, Подпоручика Пакулина, кондуктора Крахалева и 22 человѣкъ нижнихъ чиновъ.

Работы сѣверной партіи производились въ сѣверной части лимана рѣки Амура, въ 15 миляхъ отъ устья ея, для открытія

www.starieknigi.info

фарватера отъ мыса Пуиръ на NO къ Охотскому морю. А работы южной партіи производились въ южной части лимана рѣки Амура, въ $3^1/_2$ миляхъ отъ устья ея, между укрѣплявшимся на случай военныхъ дѣйствій островкомъ Уюзютомъ и материкомъ, для изслѣдованія: нѣтъ ли тамъ свободнаго для судовъ прохода.

Сѣверная партія, по совершенномъ изготовленіи, выступила изъ Николаевска къ мѣсту работъ 9 декабря 1863 г., въ гилякскую деревню Адлоуво, отстоящую отъ мыса Пуиръ къ NW въ $2^1/_2$ верстахъ, а отъ Николаевска, водою, въ 70 верстахъ. Офицеры и съ ними разные припасы, слѣдовали на нартахъ, запряженныхъ собаками, а команда пѣшкомъ, имѣя съ собою часть багажа и провизіи на 4 дня. По причинѣ глубокихъ снѣговъ, промѣрная партія могла дойдти до деревни Адлоуво только 13 декабря, и немедленно приступила къ приготовительнымъ работамъ. Но какъ жить въ гилякской деревнѣ было тѣсно и чрезвычайно неудобно и притомъ негдѣ было хранить провизію, матеріалы и вещи, то предпринято было выстроить отдѣльную избу и кладовыя, для чего 16 декабря приступили къ возкѣ лѣса и распиловкѣ бревенъ на доски. Въ тотъ же день начато и измѣреніе базиса отъ отдѣльнаго камня Тлангорстъ, у сѣверной оконечности мыса Пуиръ, къ NO. 17 декабря, по изготовленіи лѣса, приступили къ постройкѣ избы. 22 декабря изба была готова, офицеры помѣстились въ ней, гдѣ также были установлены и инструменты для метеорологическихъ наблюденій. 23 декабря, при 11° мороза, начали производить промѣръ. А между тѣмъ строили жилье для команды и кладовыя для провизіи и для промѣрныхъ вещей. Базисъ, длиною въ 7 верстъ 200 сажень, по румбу NO $46^0 7^1/_2'$ измѣренъ былъ два раза; направленіе базиса замѣчалось по тремъ компаснымъ картушкамъ, съ каждой верстовой вѣхи на оба конца, и изъ 24 наблюденій принята средняя величина, такъ что разность между крайними пеленгами базиса оказалась въ $1^1/_2{}^0$. Для точнѣйшаго опредѣленія берега, произведена была тріангуляція секстаномъ, на основаніи коей сдѣлана была съемка берега отъ мыса Пуиръ до южной оконечности острова Лангра, на протяженіи 10 верстъ, при чемъ построено 5 знаковъ; также опредѣлена широта деревни Адлоуво, изъ шести наблюденій, 53° 10′ 37″.1 N, и склоненіе магнитной стрѣлки,

www.starieknigi.info

изъ четырнадцати наблюденій, 4° 28′ W; долгота же деревни Адлоуво принята была 141° 27′ 30″ къ O отъ Гринича, по опредѣленію г. Рошкова.

Вообще, работы сѣверной партіи, со дня прибытія ея изъ Николаевска въ деревню Адлоуво, 13 декабря, по день возвращенія въ Николаевскъ, 12 апрѣля, продолжались четыре мѣсяца. Рабочихъ дней, во все это время, собственно по промѣру, было всего 82. Промѣръ производился параллельными линіями чрезъ 20 и мѣстами чрезъ 40 сажень, при чемъ пробито во льду 16408 лунокъ. Изслѣдовано промѣромъ, отъ мыса Пуиръ къ NO, пространство, по длинѣ около 9, а по ширинѣ около 5 верстъ, всего же 30 квадратныхъ верстъ. Ближайшее разстояніе отъ мѣста житья до работъ было $2^1/_2$ версты, а дальнѣйшее $9^1/_2$ верстъ. Наибольшій холодъ былъ $23^1/_2$° R, марта 3-го, при слабомъ NNW; наибольшее тепло было + 8° R., апрѣля 8-го, при тихомъ OSO. Температура воды заключалась между + $^1/_2$ и + 1° R. Наибольшее возвышеніе воды было 2 ф. 7 д., при крѣпкихъ сѣверо-западныхъ вѣтрахъ, которые всегда поднимаютъ воду у мыса Пуиръ и у острова Ланеръ. Суточная же разность въ высотѣ воды была около одного фута. Толщина льда, вблизи берега, была отъ 3 до 4 футъ; но въ четырехъ (и до восьми) верстахъ къ NOtO отъ мыса Пуиръ, толщина льда достигала до 6 футъ и даже встрѣчался ледъ, набитый слоями одинъ надъ другимъ, толщиною до 8 футъ. Зима вообще была снѣжная, особенно въ декабрѣ, январѣ и февралѣ; вѣтеръ преимущественно дулъ изъ NW четверти компаса; вокругъ солнца и въ особенности вокругъ луны часто видны были круги и уши. Впервые начали задувать вѣтры отъ S и SO съ половины февраля, а болѣе упорно продолжали они дуть съ половины марта. 22 марта замѣчена была по рѣкѣ, мѣстами выступившая подъ снѣгомъ вода, а 5 апрѣля вода показалась уже во многихъ мѣстахъ. Работы были прекращены 9-го апрѣля, но не доведены до конца.

За всѣмъ тѣмъ это изслѣдованіе сѣвернаго входа въ рѣку Амуръ показало большую разницу съ промѣромъ той же мѣстности, сдѣланнымъ въ 1855 году. По промѣру 1855 года, сѣверный фарватеръ отъ устья р. Амура, до выхода въ сѣверную часть лимана, гдѣ онъ показанъ загражденнымъ 6 и 7 футовымъ баромъ, означенъ однимъ, весьма узкимъ русломъ,

www.starieknigi.info

въ которомъ противъ мыса Пуиръ, въ 1½ верстахъ отъ него, показана глубина только 12 футъ. По настоящему же изслѣдованію оказалось, что фарватеръ этотъ, начинаясь значительно южнѣе параллели мыса Пуиръ, развѣтвляется на два канала, изъ коихъ, восточный, отстоящій по параллели отъ сѣверной оконечности мыса Пуиръ въ 5 верстахъ, имѣетъ ширину 180 сажень, а глубину отъ 3 до 9 сажень; а западный фарватеръ, находящійся ближе къ мысу Пуиру, на параллели этого мыса, въ разстояніи отъ него около двухъ верстъ, имѣетъ баръ глубиною отъ 13 до 17 футъ. Глубина же самаго фарватера, отъ 3 до 7 сажень, при наименьшей ширинѣ 80 сажень. На 7 верстѣ къ сѣверо-востоку отъ Пуира, оба канала соединяются въ одинъ общій фарватеръ, съ глубиною отъ 3 до 5½ сажень; но за тѣмъ, къ сѣверу, промѣра еще не сдѣлано. Но пока, изъ того, что уже сдѣлано, можно видѣть, что для плаванія долженъ быть избранъ преимущественно восточный фарватеръ, гдѣ наименьшая глубина 3 сажени. Впрочемъ, лѣтомъ 1864 г., лодка «Моржъ», подъ командою капитанъ-лейтенанта Линдена, выходила сѣвернымъ фарватеромъ изъ устья рѣки Амура въ Охотское море, и не находила глубины менѣе 9 футъ, при малой водѣ; но при большой водѣ, можно положить глубину этого прохода отъ 12 до 15 футъ.

Здѣсь нельзя не упомянуть о томъ, что журналъ гидрографическихъ работъ подпоручика М. Клыкова, откуда заимствовано все вышеизложенное, отличается не только ясностью, подробностью, но и рѣдкою добросовѣстностью; въ немъ ничего не упущено изъ виду, что могло бы принести пользу мореплавателю, въ первый разъ посѣтившему эти мѣста. Свѣдѣнія, собранныя подпоручикомъ М. Клыковымъ, составляютъ драгоцѣнный матеріалъ для будущей лоціи этихъ мѣстъ.

Кромѣ гидрографическихъ работъ, исполненныхъ подпоручикомъ М. Клыковымъ зимою 1863—1864 года, онъ въ продолженіе лѣта 1864 года, сначала на винтовой лодкѣ «Моржъ», ставилъ вѣхи и баканы по фарватеру отъ Николаевска до залива Де-Кастри; потомъ, получивъ въ командованіе лоцъ-шкуну «Фарватеръ», перевозилъ изъ Николаевска на сѣверъ отъ устья къ мысу Пуиръ и на югъ къ мысу Усси нижнихъ чиновъ, для постройки тамъ зимовьевъ для будущихъ гидрографическихъ тамъ работъ, потомъ доставлялъ на маяки Клостеръ-Кампъ и

www.starieknigi.info

Дуэ провизію и освѣтительные аппараты; осматривалъ и исправлялъ вѣхи и баканы; построилъ въ заливѣ Де-Кастри, на сѣверномъ берегу бухты Сомонъ, два створные знака, служащіе для опредѣленія девіаціи и для указанія входа на рейдъ; перевезъ изъ Де-Кастри въ Николаевскъ разный кораблестроительный и артиллерійскій грузъ; и наконецъ, доставилъ на мысъ Пуиръ провизію, для промѣрной партіи, которая будетъ продолжать въ предстоящую зиму недоконченный промѣръ сѣвернаго фарватера.

Южная промѣрная партія, по пріемѣ необходимыхъ для промѣра матеріаловъ и вещей, вышла изъ Николаевска къ мысу Пронг-э 9 декабря 1863 г., куда прибывъ ночью 11 декабря, помѣстилась въ гилякской деревнѣ. Но какъ помѣщеніе въ этой деревнѣ тоже оказалось неудобнымъ, то промѣрная партія приступила къ заготовкѣ лѣса для постройки зимовьевъ. Заготовка лѣса и постройка продолжались до 8 января 1864 года, а сего числа, кончивъ постройку и перебравшись на островъ Уюзютъ, начали промѣръ при 6° мороза.

Промѣръ производился по 26 февраля 1864 года. Рабочихъ дней, собственно для промѣра, было 44, въ продолженіе коихъ сдѣлано промѣра, параллельными линіями чрезъ 5 саженъ, 3 квадратныхъ версты; при чемъ прорублено во льду, толщина коего была до 4 футъ, 16 160 лунокъ. Съ 27 февраля по 4 марта, промѣрная партія продолжала строить зимовье на мысѣ Пронг-э, куда и перебрались 5 марта съ острова Уюзютъ. И хотя было предположено продолжать промѣръ отъ мыса Пронг-э къ востоку, къ острову Сахалину, но 9 марта работы были прекращены, нижніе чины промѣрной партіи сданы были на островъ Уюзютъ, въ вѣдѣніе лейтенанта Остолопова, а офицеры возвратились въ Николаевскъ. Должно замѣтить, что въ журналѣ гидрографическихъ работъ лейтенанта Тобизина, кромѣ состоянія атмосферы и цифръ промѣра, никакихъ другихъ свѣдѣній объ изслѣдованной мѣстности не приложено, и даже нѣтъ общаго вывода тому, что въ журналѣ показано.

Въ отчетахъ департамента за 1862 и 1863 годы, между прочимъ, упомянуто было о гидрографическихъ работахъ, производившихся въ то время на западномъ берегу Японскаго моря, въ заливѣ Петръ Великій, подъ начальствомъ подполковника Бабкина. Въ декабрѣ 1864 года результатъ этихъ работъ при-

www.starieknigi.info

сланъ изъ Николаевска въ гидрографическій департаментъ, и состоитъ изъ одной генеральной карты залива Петръ Великій и десяти листовъ частныхъ плановъ нѣкоторыхъ мѣстъ, въ этомъ заливѣ заключающихся.

Изъ присланнаго при этомъ журнала гидрографическихъ работъ, видно, что подполковникъ Бабкинъ, назначенный, по приказу командира сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана 27 іюня 1862 г., начальникомъ гидрографической экспедиціи для окончанія описи южнаго берега, отъ гавани Находка до пограничной съ Китаемъ рѣчки Тумень-ула, получилъ предписаніе, отправиться изъ Николаевска на лодкѣ «Моржъ» въ Хакодате, и тамъ, явившись въ распоряженіе начальника эскадры Восточнаго океана, ждать отъ него средствъ для выполненія предположенныхъ работъ.

4 іюля 1862 года подполковникъ Бабкинъ, съ двумя кондукторами корпуса штурмановъ, Сысоевымъ и Атласовымъ, отправился изъ Николаевска и прибылъ въ Хакодате 19 іюля, гдѣ получилъ 31 іюля, отъ начальника эскадры, въ свое распоряженіе, клиперъ «Разбойникъ», и повѣривъ хронометры, отправился 5 августа изъ Хакодате и чрезъ три дня прибылъ въ гавань Находку. Отсюда, по опредѣленіи девіаціи компасовъ на каждый румбъ, и по изготовленіи всего нужнаго для работъ, начали съ 12 августа производить морскую опись отъ мыса Лихачева, предѣла работъ 1860 года.

Обслѣдовавъ берегъ, заключающій въ себѣ заливы: Востокъ и Стрѣлокъ, съ островомъ Путятина, до мыса Майделя, 17 августа, по причинѣ свѣжаго вѣтра и тумана, работы были перенесены въ портъ Владивостокъ. Здѣсь, по опредѣленіи старшимъ штурманскимъ офицеромъ клипера «Разбойникъ», подпоручикомъ Елизаровымъ и кондукторомъ Сысоевымъ, географическаго положенія поста, и по сдѣланіи Атласовымъ и кондукторомъ клипера Дуркинымъ 2, топографической съемки и шлюпочнаго перекрестнаго промѣра, какъ въ гавани Золотой рогъ, такъ и въ пяти бухточкахъ, находящихся по обоимъ берегамъ пролива Босфоръ Восточный, какъ то: Діомидъ, Улисъ, Патроклъ, Аяксъ, и Парисъ, подполковникъ Бабкинъ, съ кондукторами Сысоевымъ и Атласовымъ, перешелъ, 28 августа, на присланный въ его распоряженіе корветъ «Новикъ», приведшій съ собою и паровой желѣзный баркасъ, въ 6 силъ. Этотъ

www.starieknigi.info

барказъ съ мичманомъ корвета «Новикъ», Темиревымъ и кондукторомъ Дуркинымъ 1, съ 8 сентября по 9 октября, обслѣдовалъ промѣромъ, перекрестными линіями, весь проливъ Босфоръ Восточный, и по окончаніи этой работы, барказъ поступилъ въ распоряженіе начальника поста въ Владивостокѣ.

Клиперъ «Разбойникъ», занимавшійся по 31 августа въ Владивостокѣ, заготовленіемъ сухарей и разными исправленіями по рангоуту, такелажу и машинѣ, съ этого числа приступилъ къ описи и обслѣдовалъ: берегъ материка, простирающійся отъ бухты Славянской къ югу, до мыса Гамова, съ прилежащими къ материку островами: Антипенко, Сибирякова, Клеркъ, Деливронъ, Гильдебрандтъ, Дурново, а также Пелисье и Редклифъ. При этомъ г. Елизаровымъ астрономически опредѣлено два пункта: одинъ на мысѣ Брюсъ, а другой на сѣверо-западной оконечности наибольшаго изъ острововъ Пелисъ. По окончаніи этой работы къ 6 числу октября, клиперъ, согласно инструкціи, данной ему начальникомъ эскадры Тихаго океана, прекратилъ гидрографическія работы и по нагрузкѣ углемъ въ вершинѣ Амурскаго залива, близъ устья впадающей въ него рѣчки Суйфунъ, ушелъ чрезъ 8 дней въ Нагасаки.

Корветъ «Новикъ», по опредѣленіи въ Владивостокѣ, 27 августа, широты и долготы, а 29 числа девіаціи своихъ компасовъ, и по погрузкѣ угля въ Амурскомъ же заливѣ, гдѣ 31 августа, 1, 5, 6 и 7 сентября старшій штурманскій офицеръ съ клипера «Новикъ», прапорщикъ Скребцовъ, опредѣливъ географическое положеніе двухъ пунктовъ: одного на островкѣ Скребцова, а другаго на мысѣ Песчаный, отправился 8 сентября, подъ личнымъ руководствомъ подполковника Бабкина, для производства морской съемки острова Аскольдъ. Описавъ этотъ островъ въ тотъ же день, корветъ зашелъ въ заливъ Стрѣлокъ, къ закрытому якорному мѣсту съ западной стороны острова Путятина. Здѣсь, пробывъ два дня, въ продолженіе которыхъ корветъ запасался дровами для топлива, а Скребцовъ опредѣлилъ широту и долготу сѣверной песчаной оконечности острова Аскольда, подполковникъ Бабкинъ почелъ необходимымъ перейдти съ корветомъ въ заливъ Америка, для того, чтобы сдѣлать астрономическое опредѣленіе мыса Поворотнаго, который въ 1860 году нанесенъ былъ на карту по однимъ лишь засѣчкамъ съ судна.

www.starieknigi.info

Опредѣливъ мысъ Поворотный, корветъ 13 сентября возвратился въ Владивостокъ, гдѣ простоялъ 6 дней, въ продолженіе которыхъ опредѣлены г. Скребцовымъ, въ заливѣ Босфоръ Восточный, географическія положенія трехъ пунктовъ: на островѣ Скрыплева, на мысѣ Токаревскаго и на мысѣ Поспѣлова. 19 сентября корветъ вышелъ для съемки острововъ, лежащихъ южнѣе Босфора. Къ 1 числу октября были описаны три большіе острова: Козакевичъ, Поповъ и Рейнеке и 12 маленькихъ, причемъ, г. Скребцовымъ опредѣлено астрономически четыре пункта: на сѣверномъ входномъ мысѣ бухты Новикъ, на западной оконечности острова Козакевичъ, на южной оконечности острова Поповъ и на лѣвомъ, при входѣ въ Новгородскую гавань, мысѣ Чурхода, или Амбразуры, съ чѣмъ этотъ мысъ имѣетъ большое сходство. По окончаніи этихъ работъ, наступили туманы, не прекращавшіеся до 15 октября, срока, назначеннаго начальникомъ эскадры для прекращенія гидрографическихъ работъ. Тогда корветъ, прекративъ работы, отправился чрезъ 3 дня въ Нагасаки, куда и прибылъ 29 октября и гдѣ корветъ «Новикъ» поступилъ въ составъ означенной эскадры.

Такимъ образомъ, въ 1862 году, экспедиціею, состоявшею изъ корвета «Новикъ», клипера «Разбойникъ» и пароваго барказа, на которыхъ собственно гидрографическими работами занимались: корпуса флотскихъ штурмановъ, офицеры: подпоручикъ Елизаровъ, прапорщикъ Скребцовъ и кондукторы: Дуркинъ 1, Дуркинъ 2, Чупрановъ, Сысоевъ и Атласовъ, изслѣдована часть залива Петръ Великій, отъ мыса Лихачева (предѣла описи 1860 г.) до мыса Гамова, съ прилежащими островами, за исключеніемъ заливовъ: Уссурійскаго и Амурскаго, т. е. сдѣлана морская съемка берега, отъ мыса Лихачева до мыса Майделя, съ островами: Путятина и Аскольда, потомъ въ проливѣ Босфоръ Восточный, съ находящимися по южную его сторону большими и 12 малыми островами, и наконецъ, отъ мыса Брюса до мыса Гамова, съ прилежащими 9 островами.

На всемъ этомъ пространствѣ опредѣлено астрономически 14 пунктовъ и обслѣдовано промѣромъ: морскимъ, съ судовъ, 190 погонныхъ миль; а шлюпочнымъ, перекрестными линіями: въ 10 небольшихъ бухтахъ въ гавани Золотой рогъ и въ проливѣ Босфоръ Восточный 52 квадратныхъ версты.

www.starieknigi.info

По прибытіи въ Нагасаки, подполковникъ Бабкинъ и кондукторы Сысоевъ и Атласовъ, занялись приведеніемъ въ систематическій порядокъ матеріаловъ, собранныхъ во время работъ 1862 года.

Въ 1863 году, 22 марта, присланъ былъ начальникомъ эскадры, въ распоряженіе подполковника Бабкина, корветъ «Калевала», для продолженія прошлогодней описи. 24 марта корветъ, съ подполковникомъ Бабкинымъ и двумя кондукторами, Сысоевымъ и Атласовымъ, отправился по назначенію, зайдя 28 марта въ Хакодате, гдѣ подполковникъ Бабкинъ, къ сожалѣнію своему, долженъ былъ оставить заболѣвшаго кондуктора Сысоева, который былъ однимъ изъ усердныхъ его сотрудниковъ. Корветъ простоялъ въ Хакодате, для повѣрки хронометровъ, около 11 дней, послѣ чего, по опредѣленіи девіаціи компасовъ, 9 апрѣля вышелъ изъ Хакодате и чрезъ три дня прибылъ въ Владивостокъ.

По повѣркѣ углами и пеленгами, взаимнаго положенія мысовъ въ Босфорѣ и по изготовленіи пароваго барказа къ промѣрнымъ работамъ, подполковникъ Бабкинъ вышелъ съ корветомъ 13 апрѣля, для продолженія прошлогднихъ работъ, предположивъ начать со съемки необслѣдованныхъ еще острововъ, лежащихъ южнѣе Босфора. Паровой же барказъ порученъ былъ мичману корвета г. Деливрону, который вмѣстѣ съ состоявшими на томъ же корветѣ, прапорщикомъ Сидоровымъ, гардемариномъ Зеленымъ и кондукторомъ Купріяновымъ, отправился того же числа, для промѣра бухты «Новикъ» и для описи залива Славянскаго.

Но съ выходомъ корвета въ заливъ Амурскій, встрѣтилось неожиданное препятствіе. Сначала, носившійся большими массами ледъ и свѣжіе вѣтры, а потомъ густые туманы, продолжавшіеся постоянно до мая мѣсяца, рѣшительно не дозволили корвету приступить къ гидрографическимъ работамъ. За то, послѣдующее за симъ время вознаградило эту потерю какъ нельзя болѣе. Съ 1 мая, погоды благопріятствовали такъ, что къ 28 мая корветъ кончилъ опись 12 острововъ архипелага, лежащаго къ югу отъ пролива Босфоръ Восточный, провѣрилъ углами и пеленгами прошлогднія работы клипера «Разбойникъ»; довелъ съемку материка отъ рѣки Тумень-ула до мыса Гамова, включая сюда островъ Фуругельмъ и бухты Св. Троицы

www.starieknigi.info

и Гамова; сдѣлалъ съемку отъ Владивостока и бухты Славянской къ сѣверу, до мелководнаго въ вершинѣ Амурскаго залива суйфунскаго прибрежья, и въ то же время обслѣдовалъ морскимъ промѣромъ 185½ погонныхъ миль.

Кромѣ того, старшимъ штурманскимъ офицеромъ корвета «Калевала», прапорщикомъ Герасимовымъ, вмѣстѣ съ кондукторомъ Васильевымъ, опредѣлено географическое положеніе восьми пунктовъ: около устья рѣки Тумень-ула съ сѣверной его стороны; на юго-западной оконечности острова Фуругельмъ; на мысѣ Гамова; на сѣверной оконечности острова Гильдебрандтъ; на южной оконечности наибольшаго изъ острововъ Верховскаго; на сѣверо-восточномъ мысѣ острова Желтухина; на южной оконечности острова Герасимова; на юго-западной сторонѣ острова Рѣчной, близъ устья рѣки Суйфунъ; и наконецъ опредѣлено точное положеніе двухъ камней, лежащихъ въ уровень съ водою, отъ сѣверо-западной оконечности острова Деливрона на NW 66½° по правому компасу, въ 670 саженяхъ; взаимное положеніе двухъ этихъ камней NO и SW 21½° въ разстояніи одинъ отъ другаго 150 сажень.

Въ то же время, паровой барказъ обслѣдовалъ промѣромъ бухту Новикъ и сдѣлалъ опись бухты Славянской.

28 мая, по предписанію начальника эскадры Тихаго океана, корветъ «Калевала», прекративъ гидрографическія работы, ушелъ въ Хакодате. А подполковникъ Бабкинъ, съ двумя кондукторами, Атласовымъ и Чупровымъ, имѣя въ своемъ распоряженіи только паровой барказъ и двух-весельную шлюпку, оставленъ былъ въ новгородской гавани, для продолженія гидрографическихъ работъ. Но съ такими скромными средствами, подполковникъ Бабкинъ могъ только сдѣлать съемку бухтъ Экспедиціи и Новгородской, да съ пароваго барказа и двухвесельной шлюпки сдѣлалъ въ этихъ бухтахъ промѣръ, перекрестными линіями. 19 іюля пришла въ новгородскую гавань винтовая лодка «Моржъ», на которой г. Бабкинъ, съ своими помощниками, возвратился 13 августа въ Николаевскъ.

Хотя раннее прекращеніе работъ въ 1863 г. и было причиною, что въ заливѣ Петръ Великій, т. е. на протяженіи берега отъ мыса Поворотный и до корейской границы, остались еще неизслѣдованными: Усурскій заливъ и суйфунское прибрежье; но, не смотря на краткость времени и на тѣ огра-

www.starieknigi.info

ниченныя средства, которыми располагалъ подполковникъ Бабкинъ въ 1863 году, справедливость требуетъ сказать, что вообще сдѣлано было очень много и, какъ впослѣдствіи опытъ показалъ, сдѣлано весьма удовлетворительно для безопаснаго плаванія.

Въ продолженіе работъ 1863 года съ пароваго барказа и со шлюпокъ, изслѣдовано промѣромъ перекрестными линіями, въ бухтахъ: Новикъ, Славянской, Новгородской и Экспедиція, всего 143 квадратныхъ версты.

Присланную изъ Николаевска карту залива Петръ Великій, съ десятью частными планами мѣстъ, въ немъ заключающихся, департаментъ опредѣлилъ, до изготовленія ихъ къ гравировкѣ на мѣди, немедленно литографировать на камнѣ и разослать для употребленія на судахъ сибирской флотиліи и эскадры Восточнаго океана.

Теперь остается пожелать, чтобы въ непродолжительномъ будущемъ, при содѣйствіи нынѣшняго начальника эскадры Тихаго океана, было кончено гидрографическое изслѣдованіе Уссурійскаго залива и суйфунскаго прибрежья; а также было бы начато изслѣдованіе берега, отъ залива Св. Владиміра до устья рѣки Амура, и всего западнаго берега острова Сахалинъ. Тогда морскія карты этой мѣстности были бы въ надлежащей полнотѣ и исправности.

II. УСТРОЙСТВО И СОДЕРЖАНІЕ МАЯКОВЪ И ДРУГИХЪ ПРЕДОСТЕРЕГАТЕЛЬНЫХЪ ДЛЯ МОРЕПЛАВАТЕЛЕЙ ЗНАКОВЪ.

Маяки Балтійскіе.

Въ 1864 году, береговые маяки балтійскаго управленія, въ продолженіе всей навигаціи, освѣщались непрерывно. Изъ числа ихъ 18-ть, въ теченіе всего годичнаго времени, а именно: Фридрихштатскій (*) (на углу военной гавани въ Кронштадтѣ), Эгольмскій, Кокшхерскій, Екатеринтальскіе (сѣверный и южный), Наргенскій, Суропскіе (верхній и нижній), Пакерортскій,

(*) Освѣщеніе этого маяка въ зимнее время, по закрытіи навигаціи при кронштадтскомъ портѣ, производится собственно для указанія пути сообщенія по льду съ Кронштадтомъ, что и было заявлено уже въ отчетѣ 1863 года.

www.starieknigi.info

Оденсгольмскій, Рунскій, два Домеснесскіе, Дагеропгскій, Фильзандскій, Церельскій, Люзеропгскій и Рижскій на форткаметской дамбѣ.

Изъ вновь построенныхъ же маяковъ, Вормскій открылъ свое дѣйствіе со 2 октября 1864 года и продолжалъ въ томъ году освѣщеніе до конца года.

За тѣмъ, на остальныхъ 10-ти маякахъ, освѣщеніе прекращалось только тогда, когда въ виду каждаго изъ нихъ порознь, море покрывалось сплошною массою льда. Къ этому періоду неосвѣщенія, принадлежали нижеслѣдующіе маяки:

Николаевскій или Кронштадтскій (на Кроншлотѣ) съ 15 декабря 1863 г. по 16 апрѣля 1864 г.; Толбухинскій съ 18 декабря 1863 г. по 16 апрѣля 1864 г.; Сескарскій съ 20 января по 15 февраля и съ 20 февраля по 15 марта 1864 года; Соммерсвій съ 11 февраля по 3 марта 1864 г.; Гогландскіе (верхній, нижній и южный) съ 15 по 24 февраля 1864 г.; Родшхерскій съ 2 декабря 1863 г. по 13 апрѣля 1864 г.; Нарвскій съ 24 по 25 февраля 1864 г. и Магнусгольмскій въ Ригѣ съ 15 ноября 1863 по 17 марта 1864 года.

Въ теченіе 1864 года, на маякахъ балтійскаго управленія сдѣланы слѣдующія перемѣны и улучшенія:

1) Съ назначеніемъ на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ, на срединѣ линіи, соединяющей форты: Константинъ и Павелъ, прохода для судовъ между красною и бѣлою бочками, уголъ освѣщенія верхняго огня Кронштатдскаго маяка (на Кронштлотѣ) уменьшенъ до 7° 42′, такъ что сѣверная сторона угла направляется по R NW 71° 18′, а южная по R NW 79° 00′, по правому компасу.

2) Построенные въ 1863 г., для каждаго изъ новыхъ маяковъ, на островахъ: Вормсѣ, Вердерѣ и Кюно, караульные дома, бани, кладовыя и колодези, отдѣланы окончательно. У каждаго изъ этихъ острововъ устроены пристани съ приспособленіями, для удобнѣйшей выгрузки на берегъ, ожидавшихся изъ Англіи, по сдѣланному тамъ заказу, маячныхъ башенъ и фонарей съ освѣтительными аппаратами, а на выведенныхъ изъ плиты фундаментахъ, сложенъ гранитный цоколь, съ заложеніемъ болтовъ для крѣпленія башень. 24 августа, когда англійская коммерческая шкуна *Wild Wave*, подъ управленіемъ шкипера Носсеа, съ грузомъ всѣхъ трехъ маячныхъ башень,

www.starieknigi.info

съ аппаратами и всѣми къ нимъ принадлежностями, вошла въ Рижскій заливъ, и по условію, сдѣланному въ Гуллѣ (въ Англіи), при заключеніи контракта перевозки, приблизившись къ Домеснесскому плавучему маяку, подняла лоцманскій флагъ, тогда, долгое время ожидавшій этого призыва, вольнонаемный изъ Риги лоцманъ, пересѣвъ на упомянутую шкуну, привелъ ее 26 числа въ Моонзундъ, къ острову Вердеру, гдѣ уже стояла, во ожиданіи прибытія этого судна, винтовая шкуна «Вѣха», принадлежащая дирекціи маяковъ. Шкуна эта, взявъ пришедшее судно на буксиръ, доставила его 27 августа къ острову Вормсу, какъ начальному мѣсту выгрузки. 30 августа, по выгрузкѣ на берегъ одной башни съ слѣдующими къ ней принадлежностями, судно, помощію той же винтовой шкуны, отведено было къ острову Вердеру, гдѣ до 4 сентября продолжалась выгрузка на берегъ другой башни. Отсюда судно, съ третьею башнею, переведено къ острову Кюно, помощію винтовой шкуны «Баканъ», смѣнившей шкуну «Вѣха». Отдаленность разстоянія, затруднительность перевозки вещей къ пристани и не совсѣмъ благопріятныя погоды были причиною того, что выгрузка продлилась до 9 сентября, послѣ чего шкуна «Баканъ» возвратилась въ Ревель. По мѣрѣ же выгрузки башень и аппаратовъ на мѣста ихъ построекъ, приступаемо было и къ работамъ по сборкѣ и установкѣ башень и аппаратовъ. Изъ нихъ, башня на Вормсѣ, какъ самая меньшая, была изготовлена къ 1 октября, со всѣми принадлежностями къ освѣщенію; Вердерская же къ 25 числу того мѣсяца, а Кюнская къ 1 ноября. Однакоже, на послѣднихъ двухъ башняхъ, освѣтительные аппараты не установлены, такъ какъ по совершенно позднему времени, освѣщеніе ихъ необходимо было отложить до весны 1865 года. Маякъ на островѣ Вормсѣ открылъ свое дѣйствіе 2 октября. Башня его чугунная, круглая, и съ весны 1865 г. будетъ окрашена бѣлою краскою. Освѣтительный аппаратъ этого маяка діоптрическій, 3 разряда, съ постояннымъ огнемъ краснаго и бѣлаго цвѣтовъ; онъ установленъ такимъ образомъ, чтобы линія раздѣленія этихъ цвѣтовъ, направленная по R NW 28°, проходя по западную сторону 15 футовой банки, лежащей къ западу отъ штапельботенскаго рифа, отдѣляла этотъ рифъ отъ свободнаго входа. Установка раздѣленія означенныхъ огней, произведена со шкуны «Вѣха», отъ вы-

www.starieknigi.info

шеупомянутой банки. Вормскій маякъ, будучи построенъ на сѣверозападной оконечности острова Вормса, для освѣщенія входа въ Моонзундъ, имѣетъ огонь, возвышающійся на 67 футъ надъ уровнемъ моря и раздѣленный на два цвѣта: бѣлый и красный; бѣлый огонь встрѣчаетъ суда, идущія съ восточной стороны, а красный — съ западной. Линія раздѣленія огней, хотя и падаетъ на 15 футовую банку, но какъ это раздѣленіе не есть моментальный переходъ изъ бѣлаго огня въ красный, въ полномъ ихъ блескѣ, потому что оба эти цвѣта, при взаимномъ ихъ соединеніи, образуютъ цвѣтъ блѣдно-красный или розовый и вовсе не блестящій, который покрывалъ бы собою всю 15 футовую банку, то для судна, идущаго съ восточной стороны, моментъ полнаго краснаго цвѣта опредѣляетъ прямой и свободный входъ въ Моонзундъ Поэтому, пройдя параллель маяка и не приближаясь къ 5 футовой банкѣ отъ рощи Ладонена того же острова Вормса, что противъ острова Грезера (Гарри), судно безопасно можетъ остановиться на якорѣ, на глубинѣ 7 — 8 сажень. Судну же, идущему отъ запада въ Моонзундъ, должно подойдти къ линіи раздѣленія огней, дабы не приблизиться къ 6 футовой банкѣ Безгрундъ, и за тѣмъ, при полномъ красномъ свѣтѣ, слѣдовать въ Моонзундъ. Причиною не моментальнаго полнаго раздѣленія огней бѣлаго и краснаго, можетъ быть самое устройство этого перехода, и вотъ на какомъ основаніи: лампа, въ аппаратѣ 3 разряда, даетъ огонь бѣлаго цвѣта, а красный цвѣтъ образуется стеклянною ширмою, поставленною вертикально по обводу аппарата, съ наружной стороны, и прилегающею къ нему на возможно близкое разстояніе. Красныя стекла вставлены въ мѣдныя рамы, весьма искусно скрѣпленныя съ аппаратомъ, а та сторона, которая вертикально раздѣляетъ діаметръ лампы и огня, по линіи направленія этого раздѣленія, хотя и оправлена въ весьма тонкій мѣдный ободокъ, для сохраненія стекла, но все таки тѣнь онаго, падая на самый центръ огня, вмѣстѣ съ красною ширмою, раздѣляющею пополамъ огонь лампы, необходимо должны произвести смѣшанный цвѣтъ и конечно уже не такъ яркій, какъ бы слѣдовало; но это неудобство, при настоящемъ устройствѣ аппарата, неизбѣжно. Впрочемъ, большой потери отъ этого для судоходства нѣтъ, потому что перемежающійся свѣтъ падаетъ на 15 футовую банку, закры-

www.starieknigi.info

ваетъ ее и отдаляетъ къ востоку штапельботенскій рифъ, составляющій главную опасность входа. Кромѣ того, этотъ же перемежающійся свѣтъ, прямо указываетъ направленіе 15 футовой банки. Высота огня Вормскаго маяка надъ горизонтомъ опредѣляетъ границу свѣта для глаза: съ высоты 10 футъ на разстояніи 12,3 мили, а съ высоты 15 футъ на разстояніи 13,1 мили. Этого разстоянія весьма достаточно для обхода рифа, а между тѣмъ Оденсгольмскій огонь, съ огнемъ Вормскаго маяка, видимые весьма ясно въ одно и то же время, опредѣляютъ хорошо мѣсто на картѣ. Южная сторона острова Вормса усѣяна мелями, расположенными такъ, что трудно провести какую нибудь положительную директіональную линію свѣта. Впрочемъ, въ лѣтѣ 1865 года предположено произвести всевозможные опыты, къ обозначенію этой линіи, дабы тѣмъ предоставить судну, застигнутому темнотою по означенную сторону острова, болѣе шансовъ къ удобнѣйшему опредѣленію своего мѣста и положенію якоря, во ожиданіи разсвѣта.

3) Южный Екатеринтальскій маякъ исправленъ капитально и тѣмъ приведенъ въ благонадежное состояніе. Катоптрическій аппаратъ этого маяка, съ усиленными лампами, еще довольно удовлетворителенъ.

4) Также капитально исправлены маяки и зданія, при нихъ находящіяся, на островахъ: Суронѣ, Нартенѣ и Пакерортѣ, а при южномъ Гогландскомъ маякѣ окончена постройкою постоянная пристань. Затѣмъ, на всѣхъ вообще маякахъ, произведены ремонтныя исправленія и окраска.

Въ 1860 году, директоръ маяковъ и лоціи Балтійскаго моря, между прочими предположеніями, касающимися до безопаснаго плаванія судовъ въ Балтикѣ, представилъ о крайней необходимости, обозначить 24 футовую банку Среднюю, лежащую въ Финскомъ заливѣ къ N отъ Сескарскаго маяка, на самомъ корабельномъ фарватерѣ, и опасную для винтовыхъ военныхъ кораблей, болѣе осязательнымъ знакомъ, чѣмъ двѣ обыкновенныя вѣхи, которыми та банка ограждается. Для этой цѣли былъ выписанъ въ 1862 году изъ Англіи, большой желѣзный бакенъ съ колоколомъ, системы Герберта. Бакенъ этотъ, по открытіи навигаціи 1863 г., былъ поставленъ въ центрѣ банки Средней, но въ серединѣ лѣта того года, колокола, при бакенѣ уже не было. Хотя къ отысканію пропавшаго колокола

www.starieknigi.info

приняты были дирекціею маяковъ и лоціи Балтійскаго моря всѣ возможныя мѣры, но онѣ оказались тщетными, и надо полагать, что колоколъ похищенъ жителями окрестъ-лежащихъ острововъ, переѣзжающими нерѣдко съ сѣвернаго на южный берегъ. Между тѣмъ, относительно бакана на банкѣ Средней, дошли до свѣдѣнія гидрографическаго департамента два нижеслѣдующихъ замѣчанія: 1) что въ лѣтніе мѣсяцы, при свѣтлыхъ ночахъ, баканъ полезенъ какъ знакъ, болѣе осязательный, чѣмъ обыкновенныя вѣхи, но въ темныя ночи баканъ опасенъ, какъ для парусныхъ, такъ и для паровыхъ судовъ, потому что, проходя его, должно остерегаться, чтобъ не найдти на него и оттого суда невольно должны держаться ближе къ острову Сескару, и 2) что звуки колокола, когда послѣдній еще былъ при баканѣ, приводили нерѣдко въ недоумѣніе плавателей. Какъ оба эти замѣчанія служили опроверженіемъ той пользы, которая имѣлась въ виду при постановкѣ бакана на банкѣ Средней, то гидрографическій департаментъ счелъ своимъ долгомъ, о вышеизложенныхъ замѣчаніяхъ сообщить главному командиру кронштадтскаго порта, для обсужденія ихъ въ общемъ собраніи капитановъ этого порта. Общее собраніе, найдя означенныя замѣчанія основательными, предположило, впредь не ставить бакана на банкѣ Средней, оградивъ ее, для дневнаго времени, сверхъ ставящихся при ней голиковъ, еще двумя флажными вѣхами. Для обезпеченія же отъ этой банки ночью большихъ глубоко-сидящихъ въ водѣ судовъ, собраніе признало полезнымъ, въ осенніе мѣсяцы, освѣщать башню Нерва краснымъ огнемъ. Первое предположеніе собранія, о непостановкѣ бакана на банкѣ Средней, приведено въ исполненіе въ навигацію 1864 г., но что касается до освѣщенія башни Нерва, то осуществить это оказалось невозможнымъ, потому что если угловое освѣщеніе, по мнѣнію собранія, должно обезпечивать отъ банки Средней, то конечно столь же полезно бы было обезпечить и отъ банки Нагаевой, т. е. чтобы уголъ освѣщенія былъ направленъ между этими двумя банками. Въ этомъ отношеніи, башня Нерва не можетъ удовлетворить такому назначенію, по слѣдующимъ обстоятельствамъ: а) высота башни надъ горизонтомъ не составляетъ полныхъ 65 футъ, а слѣдовательно математическій горизонтъ ея не далѣе 8 миль, тогда какъ до банокъ Средней и Нагаевой 12¼

www.starieknigi.info

миль; при томъ плавателю необходимо встрѣчать огонь не на горизонтѣ, то высота огня на Нервѣ не можетъ имѣть менѣе 115 футъ, и если положить, что высота скалистаго острова отъ 15 до 20 футъ, то башня или уже маякъ должны имѣть высоту отъ 95—100 футъ, съ центра огня, чего нельзя достигнуть съ башнею, имѣющею высоту только 45 футъ; б) на вершинѣ настоящей башни Нерва, по узкости ея, невозможно установить освѣтительнаго аппарата, а возвышать башню до требующейся высоты и того менѣе; при томъ же башня Нерва сложена изъ сплошнаго, колотаго гранита, безъ внутренней пустоты. Слѣдовательно, чтобы осуществить мнѣніе кронштадтскаго собранія, необходимо построить маякъ и дать ему полное освѣщеніе 360° краснаго цвѣта, оставляя уголъ въ 21°, направленный между банками Средней и Нагаевой бѣлаго цвѣта, какъ самаго сильнаго, особенно на разстояніи $12^1/_4$ миль, а съ высоты 15 футъ для $16^3/_4$ миль, какъ это и желательно имѣть.

Гидрографическій департаментъ, сознавая всю важность своей обязанности къ мореплавателямъ, старается прислушиваться къ ихъ практическимъ мнѣніямъ, извлекаемымъ изъ различныхъ случайностей, и самъ вызываетъ военныхъ моряковъ къ заявленію своихъ мнѣній въ гидрографическихъ замѣткахъ, отпускаемыхъ съ 1862 года на каждое военное судно. Дѣйствуя такимъ образомъ, департаментъ не могъ не обратить серьезнаго вниманія на заявленіе общаго кронштадтскаго собранія флагмановъ и капитановъ, о необходимости постройки маяка на островѣ Нерва, тѣмъ болѣе, что теперь предстоитъ обезопасить, какъ отъ этой банки, такъ и отъ банки Нагаева, еще болѣе глубоко-сидящія суда и гораздо дороже стоющія чѣмъ прежнія, а потому департаментъ считалъ своею священною обязанностію, изыскивать всѣ возможныя средства, къ возможно наибольшему обезпеченію плаванія столь цѣнныхъ судовъ и полагалъ, что онъ не вправѣ принять на себя отвѣтственность, въ случаѣ весьма возможной случайности съ однимъ изъ будущихъ броненосныхъ судовъ, отъ одной изъ упомянутыхъ банокъ, вслѣдствіе чего и считаетъ устройство предполагаемаго маяка крайне необходимымъ, тѣмъ болѣе, что и самъ неосвѣщенный островъ Нерва былъ доселѣ мѣстомъ крушенія многихъ судовъ.

www.starieknigi.info

По докладѣ о семъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу, Его Высочество соизволилъ приказать, имѣть на башнѣ Нервѣ одинъ бѣлый постоянный огонь, съ тѣмъ, чтобъ на Соммерсѣ былъ установленъ френелевскій аппаратъ съ проблесками, подобный Херсонесскому.

По случаю вступившихъ отъ командира парохода фрегата «Рюрикъ», капитана 2 ранга Баженова, замѣчаній: 1) о неудовлетворительности настоящаго освѣщенія Толбухина маяка и 2) о пользѣ отъ закрытія огня Фридрихштатскаго маяка къ W синими стеклами, такъ какъ огонь этотъ вовсе не нуженъ для судовъ, идущихъ отъ W, и еще болѣе будетъ сбивать, когда поставятся створные огни на Кронштотѣ,—гидрографическій департаментъ просилъ главнаго командира кронштадтскаго порта, предложить означенныя замѣчанія на обсужденіе общаго собранія капитановъ этого порта. Общее собраніе, найдя тѣ замѣчанія основательными, нашло полезнымъ, на Толбухиномъ маякѣ поставить, вмѣсто нынѣшняго катоптрическаго аппарата, френелевскій 2 разряда съ проблескомъ, а огонь Фридрихштатскаго маяка закрыть къ W синими стеклами. Принявъ же въ соображеніе, что для судовъ, идущихъ отъ W, начиная съ Дагерорта, въ продолженіе всего плаванія по Финскому заливу, путь такъ хорошо освѣщенъ, что суда постоянно переходятъ отъ свѣта одного маячнаго огня къ другому, а послѣ того, между Сескаромъ и Толбухинымъ маяками, въ самомъ узкомъ мѣстѣ залива, есть довольно большое неосвѣщенное пространство, собраніе нашло, что для безопасности плаванія судовъ въ этомъ мѣстѣ слѣдуетъ на мысѣ Стирсуддена, гдѣ теперь находится неосвѣщаемая башня, поставить маякъ съ постояннымъ огнемъ френелевской системы 4 разряда. На основаніи сего и сдѣлано распоряженіе, о закрытіи огня Фридрихштатскаго маяка къ W синими стеклами. Предположеніе же относительно маяковъ Толбухина и Стирсуддена было подвергнуто въ дирекціи маяковъ подробному обсужденію, въ связи со всею системою освѣщенія нашихъ береговъ Балтійскаго моря, результатъ котораго будетъ изложенъ ниже.

Давно ожидаемую постройку маяка въ Рижскомъ заливѣ, на рифѣ Домеснесъ, предполагалось начать въ лѣтѣ 1865 г., для чего въ бюджетъ строительнаго управленія морскаго министерства на 1865 годъ, внесена была исчисленная на то сум-

www.starieknigi.info

ма, но при разсмотрѣніи въ государственномъ совѣтѣ означеннаго бюджета, сумма эта, въ видахъ сокращенія расходовъ, исключена изъ смѣты.

Съ открытіемъ навигаціи 1865 года, предназначено освѣтить слѣдующіе три вновь построенныхъ маяка: а) въ Кронштадтѣ, впереди николаевской батареи, створный маякъ, съ краснымъ огнемъ, для указанія пути по западному кронштадтскому рейду, за Толбухинъ маякъ; б) въ Моонзундѣ, на островѣ Вердерѣ, для входа изъ Рижскаго залива и в) на южной оконечности острова Кюно, для прохода къ городу Пернову.

Въ отчетахъ предшествовавшихъ лѣтъ упомянуто было о пользѣ для мореплаванія, какъ въ устройствѣ новыхъ маяковъ: на мысѣ Караль, западной стороны острова Эзеля, на западной оконечности острова Даго, при проходѣ изъ Балтійскаго моря въ Финскій заливъ, на сѣверномъ концѣ банки Некманс-грундъ и на островѣ Стенщерѣ, такъ и въ замѣнѣ существующаго на южномъ бастіонѣ Кронштота временнаго маяка, новымъ постояннымъ, но, къ сожалѣнію, и въ 1865 году не можетъ быть приступлено къ сооруженію котораго либо изъ этихъ маяковъ, потому что бюджетъ строительнаго управленія, на тотъ годъ, ограниченъ самыми необходимѣйшими только суммами.

Съ 1856 года, когда по волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, на маякахъ балтійскаго управленія началась замѣна катоптрическаго способа освѣщенія діоптрическимъ, по системѣ Френеля, до настоящаго времени, т. е. въ теченіе 8 лѣтъ, установлены новые діоптрическіе освѣтительные аппараты на 12 маякахъ, не включая въ это число Вердерскаго и Кюнскаго, для которыхъ такіе аппараты, хотя и выписаны, но еще не установлены, а также и верхняго огня Николаевскаго маяка, и затѣмъ остается произвести эту благодѣтельную перемѣну еще только на 12 маякахъ означеннаго управленія, не считая трехъ деревянныхъ, на которыхъ установка металлическихъ фонарей невозможна, и 2-хъ Домеснесскихъ, принадлежащихъ частному лицу. Не говоря уже о пользѣ для мореплавателей, къ этой перемѣнѣ побуждаетъ еще и то обстоятельство, что аппликированные рефлекторы катоптрическихъ аппаратовъ, прослуживъ слишкомъ 25 лѣтъ въ безпрерывномъ употребленіи, утратили свое прежнее достоин-

www.starieknigi.info

ство, а слѣдовательно и ту степень силы отраженія свѣта, которую отъ нихъ ожидать должно. Если дозволено будетъ пріобрѣсти новые аппараты и для упомянутыхъ 12 маяковъ, то можно надѣяться, что освѣщеніе нашихъ морей получитъ ту же извѣстность, которою пользуются маяки иностранныхъ державъ, принявшихъ систему Френеля, съ новыми усовершенствованіями въ лампахъ, дающихъ теперь самый блистательный свѣтъ, а едва ли гдѣ такой свѣтъ нуженъ болѣе, чѣмъ въ Финскомъ заливѣ, переполненномъ опасностями.

Заявляя о необходимости радикальной замѣны прежней системы освѣщенія френелевскою окончательно на всѣхъ существующихъ въ Балтійскомъ морѣ маякахъ и о постройкѣ новыхъ, естественно представляется полезнымъ, сдѣлать предварительно общій обзоръ всей системы освѣщенія маяками въ нашемъ главномъ морѣ, чтобы при этомъ обзорѣ не было пробѣловъ, которые бы впослѣдствіи вызвали необходимость постройки новыхъ маяковъ; позднее вмѣщеніе этихъ маяковъ между другими можетъ нарушить общую систему освѣщенія и ввести въ затрудненіе, рѣзко отличать позже вмѣщенные маяки отъ существующихъ уже сосѣднихъ.

Для этого перечислимъ сначала маяки, съ показаніемъ ихъ мѣстъ и тѣхъ опасностей, отъ которыхъ они оберегаютъ мореплавателей, сверхъ общаго своего назначенія, служить для опредѣленія мѣста судна; а потомъ уже назначимъ разряды аппаратовъ и то различіе въ освѣщеніи, которое предполагается имъ дать.

Толбухинъ маякъ указываетъ конецъ рифа и отмели, идущей къ NW отъ кронштадтской косы и служитъ для указанія входа на кронштадтскій большой рейдъ.

Лондонскій плавучій маякъ стоитъ для указанія сѣвернаго конца лондонской мели и для указанія входа на кронштадтскій большой рейдъ.

На мысѣ Стирсудденѣ предполагается построить маякъ, для указанія входа въ Біерк-э-зундъ, для указанія якорнаго мѣста судамъ, желающимъ укрыться отъ N и NO вѣтровъ, и для указанія входа въ узкую часть Финскаго залива, между мысами Стирсудденомъ и островомъ Каравалдаемъ.

Секарскій маякъ, на сѣверо-западной оконечности острова Секара, служитъ для указанія самаго острова; кромѣ того, ли-

www.starieknigi.info

нія, соединяющая его съ Нервою, показываетъ направленіе рифа, идущаго къ NW отъ Сескарскаго маяка, и направленіе банокъ Хорн-матала и Неупокоева; линія, соединяющая Сескарскій маякъ съ Соммерсомъ, ограждаетъ отъ Лавенсарскихъ банокъ.

Маякъ на островѣ Нерва предостерегаетъ отъ самаго островка, на которомъ маякъ построенъ, и съ смѣжными маяками проводитъ безопасно между Среднею банкою и Сескарскими рифами.

Соммерсъ указываетъ положеніе самаго острова; линія, соединяющая его съ Сескарскимъ маякомъ, какъ сказано выше, предостерегаетъ отъ Лавенсарскихъ банокъ.

Гогландскіе сѣверные маяки означаютъ сѣверную оконечность острова, и створъ ихъ указываетъ направленіе рифа, идущаго къ N отъ острова.

Южный маякъ указываетъ южную оконечность острова.

Родшхеръ указываетъ положеніе острова, на которомъ стоитъ.

Предполагается построить маякъ на островѣ Стеншерѣ, тоже для указанія острова, лежащаго близко къ большому фарватеру, и кромѣ того, маякъ этотъ облегчитъ проходъ между малымъ Тютерсомъ и Гофтами, судамъ, идущимъ въ Нарву и обратно. Линія, соединяющая маякъ этотъ съ Экгольмскимъ, предостережетъ лавирующія суда отъ 4 футовой банки Калкгрундъ.

Маякъ Экгольмъ указываетъ положеніе самаго острова и облегчаетъ входъ въ Монвикъ.

Плавучій маякъ Калбодегрундъ, ограждаетъ 6 футовую банку, далеко выдавшуюся къ фарватеру.

Маякъ Кокшхеръ указываетъ положеніе острова того же имени. Створъ его съ Ревельстейнскимъ плавучимъ маякомъ ограждаетъ банки Дивельс-эй и новую мель.

Ревельстейнскій плавучій маякъ ограждаетъ 6 футовую банку, далеко выдавшуюся къ фарватеру, и указываетъ входъ на ревельскій рейдъ. Створъ его съ маякомъ Кокшхеромъ приноситъ сказанную выше пользу.

Створъ Екатерингальскихъ маяковъ ведетъ безопасно на ревельскій рейдъ.

Наргенскій маякъ указываетъ сѣверный конецъ острова Наргена. Створъ его съ маякомъ Кокшхеръ ведетъ между банками Дивельс-эй и Нюгрундъ и между Новою и Наргенскою мелями.

www.starieknigi.info

Суроцкій верхній маякъ предостерегаетъ отъ Суроцкаго мыса, указываетъ входъ на ревельскій рейдъ отъ запада, и створъ его съ нижнимъ Суроцкимъ маякомъ ведетъ между банкою Мидельсгрундъ и южнымъ Наргенскимъ рифомъ.

Пакерортскій маякъ указываетъ положеніе мыса Пакерорта и входъ въ Рогервикъ; по створу этого маяка съ верхнимъ Суроцкимъ лежитъ Лохосальская 17 футовая банка.

Изъ всего сказаннаго до сихъ поръ о маякахъ, можно видѣть, что отъ меридіана Пакерорта, къ О до Кронштадта, нѣтъ опаснаго мѣста, отъ котораго не предостерегли бы маяки мореплавателей въ ночное время.

Далѣе къ W остается неогражденная 5 футовая банка Неугрундъ, выдавшаяся къ фарватеру, а потому предполагается построить на мысѣ Ристниина маякъ съ угломъ, освѣщающимъ пространство между банкою Неугрундъ и Грас-грундомъ отъ NO 4° до NW 50°; этотъ уголъ, въ соединеніи съ угломъ освѣщенія, который можетъ быть сдѣланъ въ аппаратѣ Оденсгольмскаго маяка, оградитъ совершенно банку Неугрундъ.

Оденсгольмскій маякъ указываетъ NW конецъ острова Оденсгольма; если на немъ будетъ поставленъ аппаратъ, освѣщающій бѣлымъ огнемъ уголъ отъ NO 44° черезъ N и W до SW 47°, а остальная часть горизонта вовсе не будетъ освѣщена, то будетъ ограждена не только банка Неугрундъ, но и Штанельботенскій рифъ.

Для огражденія отъ банки Некмансъ-грундъ, предполагается поставить маякъ на мысѣ Таххона. Если этому маяку Таххона данъ будетъ уголъ, освѣщающій дугу горизонта отъ NW 85° до NO 75°, то онъ оградитъ не только банку Некмансъ-грундъ съ сѣверной стороны, но также и всѣ опасныя мѣста, лежащія къ О отъ острова Даго, до Штанельботенскаго рифа.

Конечно, было бы полезно, особенно для коммерческихъ судовъ, по чрезвычайной опасности банки Некмансъ-грундъ, имѣть маякъ на самой банкѣ, но маякъ этотъ будетъ стоить по крайней мѣрѣ втрое дороже береговаго, постройка его займетъ много времени и по нашимъ климатическимъ условіямъ нельзя еще навѣрное сказать, чтобъ онъ могъ устоять отъ напора льда, но и безъ этого опасенія, положеніе прислуги на этомъ маякѣ, въ зимнее время, будетъ всегда внушать безпокойство, такъ какъ сообщеніе съ берегомъ можетъ быть прекращено на

www.starieknigi.info

долго. Всѣ эти обстоятельства и преимущество береговаго маяка Тахкона, что онъ можетъ ограждать не только отъ банки Некмансъ-грундъ, но и отъ всѣхъ опасныхъ мѣстъ къ О, отъ острова Даго до Штапельботенскаго рифа, убѣдили остановиться на устройствѣ этого послѣдняго маяка.

Дагерортъ, встрѣчный маякъ для судовъ, идущихъ изъ Балтійскаго моря, указываетъ положеніе острова Даго и входъ въ Финскій заливъ, а если къ сѣверу предѣлъ его освѣщенія будетъ NO 3°, то онъ оградитъ съ западной стороны банку Некмансъ-грундъ.

Небольшой маякъ, построенный на мысѣ Ристна, много облегчилъ бы обходъ этого мыса въ ночное время.

Фильзандскій встрѣчный и предостерегательный маякъ, освѣщая дугу горизонта отъ NW 20° до SO 15°, предостерегаетъ отъ множества банокъ, лежащихъ въ кругу своего освѣщенія; сѣверной стороной угла своего освѣщенія, предостерегаетъ мореплавателя отъ Курьей лапки.

Предполагаемый маякъ Караль будетъ служить дополненіемъ къ Фильзандскому маяку и разширитъ кругъ его освѣщенія къ S-ду.

Маякъ Церельскій указываетъ конецъ Свалферортскаго мыса.

Маякъ Люзерортъ указываетъ положеніе мыса Люзерорта и способствуетъ входу въ Рижскій заливъ.

Если башня Шлиттеръ, которая бываетъ хорошо видна отъ Михаильской мели, будетъ обращена въ маякъ съ самымъ малымъ угломъ свѣта, направленнымъ между NW 52° и NW 58° отъ башни, то это направленіе оградитъ конецъ Свалферортскаго рифа и обезпечитъ судамъ безопасный входъ въ Рижскій заливъ.

Створъ Домеснесскихъ береговыхъ маяковъ показываетъ направленіе рифа.

Домеснесскій плавучій маякъ служитъ для огражденія самаго рифа.

Домеснесскій маякъ, предполагаемый къ постройкѣ, будетъ указывать конецъ Домеснесскаго рифа.

Маякъ Руно указываетъ положеніе острова, на которомъ стоитъ.

Маякъ Кюно, указывающій южную оконечность острова Кю-

www.starieknigi.info

но, способствуетъ входамъ въ Перновскій заливъ и въ Моонзундъ.

Вердеръ обезпечиваетъ угломъ освѣщенія входъ въ Моонзундъ изъ Рижскаго залива.

Вормскій маякъ, посредствомъ линій раздѣленій бѣлаго и краснаго огней, способствуетъ входу въ Моонзундъ изъ Финскаго залива.

Маяки Кронштадтскій, Нарвскій, Рижскій и предполагаемые: Виндавскій и Перновскій, служатъ указаніемъ безопаснаго входа на рейды этихъ портовъ и, будучи расположены въ отдаленіи отъ другихъ маяковъ, не могутъ вредить общей системѣ освѣщенія.

Такимъ образомъ, обозрѣвъ всю южную линію береговъ нашихъ отъ Кронштадта до мыса Люзерорта и входы въ Рижскій заливъ и Моонзундъ, кажется, не остается ни одного опаснаго мѣста, о которомъ бы не предупредили маяки; слѣдовательно, съ большею вѣроятностію можно предположить, что между сказанными маяками не придется вмѣщать другихъ, а потому и можно теперь назначить имъ разряды аппаратовъ и различіе огней.

Толбухинъ, аппаратъ 3 разряда, огонь бѣлый, вертящійся, съ проблесками черезъ одну минуту (*).

Лондонскій плавучій отличается тремя огнями, расположенными треугольникомъ, обращеннымъ площадью всегда къ W-ту.

Стирсудденъ, аппаратъ 3-го разряда, огонь красный, постоянный (*).

(*) Кронштадтское общее собраніе, какъ сказано было выше, считало полезнымъ поставить на этомъ маякѣ аппаратъ 2-го разряда съ проблесками, но принимая во вниманіе, что башня этого маяка уже имѣетъ опредѣленную величину и потому распространеніе свѣта маяка уже этимъ опредѣлено и надо только по возможности усилить свѣтъ такого аппарата, котораго дальность уже опредѣлена; съ этою цѣлію аппаратъ 3 разряда съ вертящимся огнемъ, во всю высоту, съ проблесками чрезъ одну минуту, продолжающимися 24″, вполнѣ удовлетворитъ требованію, потому что сила свѣта этихъ проблесковъ равна 965 карселямъ, такъ что сила свѣта этого маяка превзойдетъ силу свѣта Люзерортскаго, Конишерскаго и даже верхняго Гогландскаго.

(*) Кронштадтское общее собраніе признало необходимымъ, на Стирсудденѣ поставить аппаратъ 4 разряда съ постояннымъ огнемъ. Но замѣчая: 1) что всякій постоянный огонь, при томъ же разрядѣ, несравненно слабѣе огня вертящагося; 2) что если въ пасмурную погоду, при теченіи изъ Біерк-э, прижимаетъ къ южному берегу, то необходимо, чтобы огонь этого маяка былъ хорошо видѣнъ отъ южнаго берега; 3) высота стирсудденскаго берега, на которомъ стоитъ въ насто-

www.starieknigi.info

Сескаръ, аппаратъ 2 разряда, огонь бѣлый, постоянный, съ бѣлыми проблесками черезъ пол-минуты.

Нерва, аппаратъ 2 разряда, огонь бѣлый, постоянный, освѣщающій весь горизонтъ.

Соммерсъ, аппаратъ 3 разряда, вертящійся, съ олофотальными блистаніями (въ видѣ сильнаго проблеска) каждую минуту.

Нарвскій, аппаратъ 3 разряда, огонь бѣлый, постоянный.

Сѣверный Гогландскій, нижній, аппаратъ 4-го разряда, огонь бѣлый, постоянный.

Сѣверный Гогландскій, верхній, аппаратъ 1-го разряда, огонь бѣлый, постоянный.

Южный Гогландскій, аппаратъ 3 разряда, огонь красный, постоянный.

Родшхеръ, аппаратъ 4 разряда, огонь бѣлый, вертящійся, съ проблесками черезъ полминуты.

Стенынеръ, аппаратъ 4-го разряда, огонь бѣлый, постоянный.

Экгольмъ, аппаратъ 2-го разряда, огонь бѣлый, постоянный, съ красными проблесками, черезъ одну минуту.

Калбодегрундъ, плавучій, красный постоянный огонь или два бѣлыхъ, для отличія отъ Седершера.

Кокшхеръ, аппаратъ 2-го разряда, огонь постоянный, бѣлый.

Ревельстейнскій плавучій, два бѣлыхъ постоянныхъ огня.

Екатеринтальскіе, оба постоянные бѣлые, 3 разряда.

Наргенъ, 3 разряда, вертящійся, бѣлый огонь, съ проблесками черезъ пол-минуты.

Верхній Суропскій, аппаратъ 3 разряда, съ постояннымъ бѣлымъ огнемъ.

Нижній Суропскій, аппаратъ 4 разряда, съ постояннымъ бѣлымъ огнемъ.

ящее время башня, равна 71 футамъ,—то если маяку дать только 20 футъ высоты отъ основанія, то при аппаратѣ 3 разряда онъ будетъ хорошо видѣнъ отъ острова Равица и тѣмъ дастъ возможность судамъ, идущимъ изъ финляндскихъ шхеръ, взявъ курсъ отъ острова Равица, прямо на маякъ, пройдти между островами Пани-матала и банкою Верко-матала, а потомъ войдти въ Финскій заливъ; 4) пеленги этого маяка, на разстояніи 11 миль, предостерегутъ лавирующія глубокосидящія суда отъ Грековой банки. Всѣмъ этимъ условіямъ, аппаратъ 4 разряда, имѣющій силу только въ 60 карселей, удовлетворить не можетъ, а потому необходимо на Стирсудденѣ поставить аппаратъ 3 разряда.

www.starieknigi.info

Пакерортъ, аппаратъ 3-го разряда, огонь бѣлый постоянный, съ красными проблесками, черезъ одну минуту.

Рист-нинна, аппаратъ 3-го разряда, огонь бѣлый, постоянный.

Оденсгольмъ, аппаратъ 3-го разряда, огонь постоянный, съ бѣлыми проблесками черезъ 15 секундъ, освѣщающій дугу горизонта NO 44° чрезъ N и W до SW 47°.

Тахкона, аппаратъ 2-го разряда, огонь бѣлый, постоянный, освѣщающій дугу горизонта отъ NW 85° до NO 75°.

Дагерортъ верхній, аппаратъ 1 разряда, огонь бѣлый, постоянный, съ проблесками черезъ одну минуту; сѣверный предѣлъ освѣщенія NO 3°.

Дагерортъ нижній, аппаратъ 4 разряда; если будетъ утвержденъ маякъ Тахкона, то огонь на нижнемъ Дагерортскомъ маякѣ долженъ быть красный, постоянный. Сѣверный предѣлъ освѣщенія NO 30°.

Фильзандъ, аппаратъ 1-го разряда, огонь бѣлый, постоянный, освѣщаетъ дугу горизонта отъ NW 20° до SO 15°.

Карль, аппаратъ 1 разряда, огонь красный, постоянный.

Церель, аппаратъ 2 разряда, огонь бѣлый, вертящійся, съ проблесками черезъ одну минуту, освѣщаетъ дугу горизонта въ 288°.

Люзерортъ, аппаратъ 2-го разряда, огонь бѣлый, постоянный.

Шлиттеръ, катофотальный аппаратъ 5 разряда, огонь бѣлый (feu de direction), видимый по направленію отъ башни отъ NW 52° до NW 58°.

Домеснесъ, аппаратъ 3-го разряда, огонь бѣлый, постоянный, съ красными проблесками черезъ пол-минуты.

Руно, аппаратъ 3 разряда, огонь бѣлый, постоянный.

Установивъ такимъ образомъ систему освѣщенія и имѣя въ виду, что прошло уже 24—25 лѣтъ, когда были сдѣланы рефлекторы катоптрической системы на маякахъ, такъ что теперь слѣдовало бы уже ихъ замѣнять новыми, сами обстоятельства указываютъ на крайнюю необходимость замѣненія катоптрической системы френелевскою. Не предвидя возможности разсчитывать на измѣненіе это на всѣхъ маякахъ вдругъ, дирекція маяковъ нашла возможнымъ, замѣнивъ конопляное масло сурѣпнымъ, поддерживать лучшіе рефлекторы отъ 4 до 5 лѣтъ,

www.starieknigi.info

съ тѣмъ, чтобъ это измѣненіе произвести въ это время, и съ этою цѣлію предполагается, въ смѣту будущаго года внести потребную сумму, для перемѣны освѣщенія на маякахъ Толбухинскомъ, Соммерскомъ и нижнемъ сѣверномъ Гогландскомъ.

Относительно маячнаго освѣщенія въ Либавѣ, о которомъ упомянуто было въ предшествовавшихъ отчетахъ, получено увѣдомленіе комитета объ устройствѣ этого порта, что проэктъ и смѣта, для устройства въ Либавѣ, на берегу моря, большаго чугуннаго маяка съ фонаремъ и освѣтительнымъ аппаратомъ системы Френеля 2 разряда, и при немъ деревяннаго дома для служителей, составлены и 11 декабря 1864 г. представлены на утвержденіе, въ главное управленіе путей сообщенія и публичныхъ зданій.

Плавучіе маяки.

Съ открытіемъ навигаціи 1864 года, зимовавшіе въ Ревелѣ плавучіе маяки: Калбодегрундскій и Ревельстейнскій, по исправленіи ихъ въ томъ портѣ и снабженіи всѣми принадлежностями, отведены были къ опредѣленнымъ для нихъ мѣстамъ: первый—къ южному концу Калбодегрундской банки, винтовою шкуною «Бакантъ», 14 мая, а послѣдній—къ сѣверному концу мели Ревельстейнъ, пароходо-фрегатомъ «Соломбала», 2 числа того же мѣсяца, и съ означенныхъ же чиселъ начато на нихъ освѣщеніе.

26 іюня приведенъ былъ изъ Кронштадта въ Ревель, пароходо-фрегатомъ «Рюрикъ», вновь построенный въ С.-Петербургѣ, по заказу кораблестроительнаго департамента, на заводѣ гг. Семянникова и Полетики, желѣзный плавучій маякъ, для замѣны пришедшаго въ неблагонадежное состояніе, стараго деревяннаго Ревельстейнскаго плавучаго маяка, а 3 августа, пароходо-фрегатъ «Смѣлый» прибуксировалъ въ тотъ же портъ, также новый желѣзный маякъ, построенный на означенномъ заводѣ, для замѣны стараго деревяннаго Калбодегрундскаго плавучаго маяка (*). Оба новыя маячныя судна, по исправленіи въ

(*) Построенные при кронштадтскомъ портѣ, старые деревянные Калбодегрундскій и Ревельстенскій плавучіе маяки, занявшіе свои мѣста въ 1858 году, прослужили семь лѣтъ. Они стоили каждый:

Судно съ аппаратомъ	26 490 р.
Вооруженіе	10 474 —
Итого . . .	36 964 р.

www.starieknigi.info

нихъ, отъ ревельскаго порта, нѣкоторыхъ недостатковъ, отведены на свои мѣста: Ревельстейнскій 26, а Калбодегрундскій 28 августа, помощію винтовой шкуны «Баканъ», которая за тѣмъ привела въ ревельскую гавань и старыя маячныя суда, 26 и 30 чиселъ того же августа мѣсяца.

Новые плавучіе маяки прекратили свое освѣщеніе въ положенный срокъ, 1 ноября, и приведены на зимовку въ ревельскую гавань: Ревельстейнскій—шкуною «Вѣха» 2 ноября, а Калбодегрундскій—пароходо-фрегатомъ «Соломбала» 5 того же мѣсяца. Причиною поздняго привода въ Ревель этого послѣдняго маяка, было слѣдующее обстоятельство: дувшіе послѣ 20 октября, жестокіе вѣтры, нерѣдко со штормами, заставили командира маячнаго судна, имѣть много вытравленной якорной цѣпи. Когда же 30 числа, при стихнувшемъ вѣтрѣ, цѣпь была подтянута, тогда на слѣдующій день, при довольно тихомъ сѣверномъ вѣтрѣ, судно стало дрейфовать и, несмотря на всѣ принятыя противу этого мѣры, тащило его къ S. Оставалось осмотрѣть якорь, который оказался безъ штока. Тогда, неимѣя возможности занять свое мѣсто, чтобы на послѣднюю, до срока 1 ноября, ночь, продлить освѣщеніе маяка, командиръ онаго

Новыя желѣзныя суда для Ревельстейна и Калбодегрунда, обошлись:

Для Ревельстейна.	
Корпусъ съ вооруженіемъ	39 080 р.
2 фонаря	2 774 — 48 коп.
Освѣтительный аппаратъ	1 448 — » —
Всего . . .	43 302 р. 48 коп.
Для Калбодегрунда.	
Корпусъ съ вооруженіемъ	39 080 р.
Фонарь	1 387 — 24 к.
Освѣтительный аппаратъ	724 — » —
Всего . . .	41 191 р. 24 к.

Сверхъ того, оба новыя маячныя судна, независимо отъ изготовленныхъ для нихъ, по контракту заводчиковъ, двухъ дубовыхъ шлюпокъ, для каждаго, снабжены еще по одной 8 весельной желѣзной шлюпкѣ системы Френсиса, съ двойнымъ комплектомъ ясеневыхъ веселъ. Эти обѣ шлюпки были пріобрѣтены за 1130 руб. изъ суммъ дирекціи маяковъ и лоціи.

Хотя эти желѣзные маяки нѣсколько дороже бывшихъ деревянныхъ, но конечно, будутъ выгоднѣе, какъ уже показалъ опытъ: желѣзный Домеснесскій маякъ, выписанный изъ Англіи за 52 378 р., также какъ и деревянные, поставленъ былъ въ 1858 г. и до настоящаго времени находится въ совершенно благонадежномъ состояніи.

www.starieknigi.info

рѣшился спуститься по вѣтру въ заливъ Монвикъ; о чемъ въ то же время и донесъ дирекціи маяковъ. Между тѣмъ, отъ этой дирекціи сдѣлано было распоряженіе, о снятіи съ поста Калбодегрундскаго плавучаго маяка. Посланный съ этою цѣлію пароходо-фрегатъ «Соломбала», не найдя маяка 1 ноября на мѣстѣ, пришелъ въ Гельсингфорсъ, гдѣ получивъ по телеграфу извѣщеніе, о нахожденіи маячнаго судна въ Монвикѣ, отправился туда и привелъ его въ Ревель.

Зимующій постоянно въ Ригѣ, Домеснесскій плавучій маякъ, по исправленіи его въ томъ портѣ и снабженіи всѣми принадлежностями, отведенъ былъ на назначенное для него мѣсто, вольнымъ пароходомъ, по распоряженію рижскаго биржеваго комитета. Освѣщеніе на этомъ маякѣ начато было 26 апрѣля, а прекращено 4 декабря, котораго числа и приведенъ онъ обратно въ Ригу тѣмъ же порядкомъ.

Ревельстейнскій и Калбодегрундскій плавучіе маяки снабжались въ теченіе лѣтняго времени, чрезъ каждыя 2—3 недѣли, свѣжею провизіею и прѣсною водою, отправляемыми на шкунахъ дирекціи «Вѣха» и «Баканъ», а Домеснесскій плавучій маякъ, посредствомъ сообщенія съ матерымъ берегомъ своихъ гребныхъ судовъ, или же судами дирекціи изъ Риги, когда представлялись къ тому случаи.

Лондонскій плавучій маякъ освѣщался съ 27 апрѣля по 24 октября.

До настоящаго времени, освѣщеніе этого маячнаго судна производилось посредствомъ трехъ, обыкновеннаго бѣлаго цвѣта, огней, поднимаемыхъ въ фонаряхъ, въ видѣ трехугольника, угломъ кверху, такимъ образомъ, что одинъ фонарь съ катоптрическимъ аппаратомъ изъ 8 лампъ, зажигался на вершинѣ мачты, а два остальныхъ фонаря съ лампами, по одной въ каждомъ и съ рефлекторами, на нокахъ рея. Какъ такое освѣщеніе означеннаго маяка, по свѣдѣнію, дошедшему до гидрографическаго департамента, по окончаніи навигаціи 1864 г., оказывается слабымъ и трудно отличающимся отъ огней, содержимыхъ на судахъ, что въ особенности сдѣлалось замѣтнымъ въ послѣднее время, съ учрежденіемъ при кронштадтскомъ портѣ лоцмановъ, оставляющихъ на ночь около маяка большое число коммерческихъ судовъ, то и было предложено на обсужденіе кронштадтскаго общаго собранія, имѣвшееся въ

www.starieknigi.info

виду предположеніе, отличить Лондонскій плавучій маякъ отъ другихъ судовъ тѣмъ, чтобы оставя по прежнему на мачтѣ его бѣлый огонь, на нокахъ рея поднимать по одному красному огню. Собраніе положило, усилить огни Лондонскаго плавучаго маяка, чтобы суда, идущія отъ W, могли скорѣе его различать, когда лоцмана оставляютъ на ночь около маяка большое число коммерческихъ судовъ, съ огнями; но вмѣстѣ съ тѣмъ не нашло надобности имѣть красный огонь на нокахъ рея, потому что красный огонь легко можетъ быть принятъ за пароходный, чрезъ что идущія мимо суда будутъ введены въ заблужденіе. На основаніи такого заключенія кронштадтскаго общаго собранія, сдѣлано распоряженіе, о помѣщеніи въ фонаряхъ, поднимаемыхъ на нокахъ рея, усиленныхъ лампъ.

Плавучіе маяки на большомъ невскомъ и елагинскомъ фарватерахъ, освѣщались: первый съ 7 мая по 20 октября, а послѣдній съ 23 мая по 23 сентября.

Упомянутое въ отчетѣ 1863 г. предположеніе, о необходимости въ перемѣщеніи плавучаго маяка большаго невскаго фарватера съ прежде занимаемаго имъ мѣста на другое и о передѣлкѣ на томъ маякѣ прежнихъ аргандовыхъ лампъ на керасиновыя, въ 20 свѣчей каждая, въ навигацію 1864 года было приведено въ исполненіе. Опытъ оправдалъ ожиданіе; фонарь съ керасиновыми лампами не приходилось спускать въ продолженіе длинныхъ ночей, продолжающихся въ октябрѣ до 15 часовъ, а усиленный свѣтъ лампъ приносилъ большую пользу для плаванія судовъ. Съ наступленіемъ первыхъ морозовъ, маякъ этотъ прекратилъ освѣщеніе и отведенъ къ с.-петербургскому порту на зимовку. На остальное же время навигаціи, по распоряженію портоваго начальства, назначенъ былъ для занятія маячнаго поста пароходъ «Араксъ», который только 20 октября до сумерекъ могъ занимать этотъ постъ, потому что на другой день открылся по Невѣ ледоходъ и вскорѣ рѣка стала.

Съ существующими въ настоящее время въ Финляндіи, восемью береговыми маяками, никакихъ перемѣнъ въ теченіе 1864 года не было; но изъ свѣдѣній, дошедшихъ до гидрографическаго департамента, видно, что по обсужденіи на бывшемъ въ 1863 году финляндскомъ сеймѣ, вопроса, о пріисканіи и назначеніи средствъ для построенія новыхъ маяковъ въ Ботническомъ заливѣ, большинствомъ голосовъ принято предложеніе

www.starieknigi.info

директора лоцманскаго и маячнаго въ томъ краѣ вѣдомства, который призналъ постройку ихъ необходимою въ слѣдующемъ порядкѣ: 1) маякъ на Шельшерѣ, 2) плавучій маякъ на Снипанѣ; 3) маякъ у Варгэ-Гаддара; 4) маякъ на Маріаніеми; 5) маякъ на Улькокалла; 6) маякъ на Себбшерѣ; 7) маякъ на Шельгрундѣ и 8) плавучій маякъ въ Ладожскомъ озерѣ, у мели Тайпаленлуота. Теперь можно надѣяться, что въ непродолжительномъ времени будетъ уже приступлено къ сооруженію означенныхъ маяковъ, и темные въ настоящее время берега Ботники получатъ надлежащее освѣщеніе.

Маяки Бѣлаго моря.

Въ навигацію 1864 года, освѣщались всѣ семь маяковъ, устроенныхъ на берегу Бѣлаго моря. Изъ нихъ: Святоносскій, Орловскій, Моржовскій, Сосновскій и Мудьюгскій, согласно положенію, съ 1 августа по 1 ноября, а Жижгинскій и Соловецкій съ 1 августа по 16 ноября.

Въ отчетѣ 1863 года, высказано было объ изъявленной Соловецкимъ монастыремъ готовности, принять на себя, какъ исправленіе недостатка, замѣченнаго въ рамахъ фонаря маяка, устроеннаго въ верхней части церкви этого монастыря, на Сѣкирной горѣ, такъ и устройство въ томъ же фонарѣ 3 новыхъ рамъ, для установки 3 добавочныхъ лампъ, съ цѣлію освѣтить весь горизонтъ. При осмотрѣ означеннаго маяка въ навигацію 1864 года, что возможно было сдѣлать не ранѣе первыхъ чиселъ августа, найдено, что недостатокъ въ рамахъ фонаря уничтоженъ средствами монастыря, но изъ числа ожидавшихся трехъ новыхъ рамъ, изготовлена только одна, не смотря на неоднократныя объ этомъ напоминанія монастырскому начальству, съ изъявленіемъ и готовности принять незначительный расходъ за эту работу на счетъ суммъ, ассигнованныхъ на ремонтъ бѣломорскихъ маяковъ. Какъ, къ сожалѣнію, цѣль освѣщенія Соловецкаго маяка шестью лампами не достигнута единственно отъ неисполненія монастыремъ своего обѣщанія, то и сдѣлано распоряженіе, объ изготовленіи въ 1865 году новыхъ рамъ для фонаря Соловецкаго маяка, средствами гидрографической части архангельскаго порта, если со стороны монастыря не будетъ оказано къ тому содѣйствія.

www.starieknigi.info

Въ навигацію 1864 года, по исправленію бѣломорскихъ маяковъ, исполнены слѣдующія работы:

1) На Орловскомъ маякѣ, капитально исправлена верхняя часть маячной башни съ находящимся на ней фонаремъ, а для поднятія на берегъ тяжестей и грузовъ, вновь устроено новое катище съ воротомъ; вмѣстѣ съ тѣмъ весьма обстоятельно произведены ремонтныя исправленія всѣхъ службъ, принадлежащихъ означенному маяку. Всѣ эти работы выполнены съ подряда, въ теченіе лѣтняго времени, къ 1 августа, съ котораго и начато освѣщеніе маяка, и

2) На Мудьюгскомъ маякѣ, кромѣ дома смотрителя, казармъ и кухонь маячныхъ служителей и лоцмановъ, исправлена, въ чемъ оказалось нужнымъ, и самая маячная башня, въ фонарѣ которой, между другими поправками, устроенъ новый вентиляторъ, взамѣнъ стараго, дурно проводившаго копоть отъ лампъ, которая при сильныхъ вѣтрахъ, скопляясь въ значительномъ количествѣ въ маячномъ фонарѣ, осѣдала на стекла его и тѣмъ ослабляла силу маячнаго огня.

Однимъ изъ важнѣйшихъ предметовъ заботливости администраціи бѣломорскихъ маяковъ, въ 1864 году, было улучшеніе быта и положенія служителей этихъ маяковъ. Неблагопріятныя въ гигіеническомъ отношеніи обстоятельства мѣстностей, занимаемыхъ бѣломорскими маяками, вредно вліяющія на здоровье маячныхъ служителей, въ особенности при томъ скучномъ образѣ жизни, который былъ для нихъ по настоящее время возможенъ, при отсутствіи какой либо разумной дѣятельности въ теченіе цѣлыхъ двухъ третей года, не разъ были причиною появленія смертельнаго скорбута, несмотря на улучшеніе съ 1857 года (*), по волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, пищи для маячныхъ командъ, ни напротивуцынготныя средства, которыя отпускаются съ того же года, въ видахъ предотвращенія развитія этой болѣзни. Въ этомъ отношеніи зимы съ 1862 на 1863 и съ 1863 на 1864 годъ были весьма губительны для маячныхъ командъ. Въ первую изъ зимъ, изъ 48 маячныхъ служителей съ ихъ смотрителями, переболѣло скорбутомъ 25 человѣкъ, изъ числа которыхъ 17 болѣе или менѣе поправились

(*) Въ 1857 году, на Моржовскомъ маякѣ, умерли отъ скорбута: смотритель маяка, жена его, 1 унтеръ-офицеръ и 2 рядовыхъ.

www.starieknigi.info

здоровьемъ, а остальные 8 человѣкъ умерли въ другую же зиму; изъ 43 человѣкъ на старыхъ маякахъ переболѣло 8, но на новомъ Святоносскомъ маякѣ, самомъ сѣверномъ, отдаленномъ и неблагопріятномъ для жизни, вся прислуга маяка, состоявшая изъ 7 человѣкъ, сдѣлалась жертвою скорбута; въ живыхъ остался одинъ только смотритель. Какъ по внимательномъ разсмотрѣніи причинъ столь значительной смертности на бѣломорскихъ маякахъ, найдено, что къ развитію скорбута способствуетъ упадокъ духа, къ которому располагаетъ человѣка угрюмая и грустная природа Бѣломорья, а также недостатокъ дѣятельности, сопряженной съ какимъ либо интересомъ, то для отвращенія на будущее время подобныхъ несчастныхъ случаевъ, съ разрѣшенія высшаго морскаго начальства, сдѣлано было распоряженіе, о снабженіи командъ бѣломорскихъ маяковъ книгами и учебными пособіями, для умственныхъ занятій и развитія грамотности, а также снарядами и припасами, для работъ и промысловъ, какъ то: огнестрѣльнымъ оружіемъ, рыболовными принадлежностями и теплою одеждою, въ видахъ поддержанія въ людяхъ дѣятельности, энергіи, бодрости и здоровья; сверхъ того, смотрителю и прислугѣ на Святоносскомъ маякѣ дозволено ежегодно, по окончаніи освѣщенія этого маяка, выѣзжать въ деревню Варзугу, отстоящую въ 300 верстахъ отъ маяка. Когда объ этомъ было доведено до свѣдѣнія Государя Императора, то Его Величество, удостоивъ въ 13 день іюля Высочайшаго одобрѣнія, сдѣланныя въ отношеніи къ бѣломорскимъ маякамъ распоряженія, вмѣстѣ съ тѣмъ повелѣть изволилъ, для пополненія и возобновленія для командъ бѣломорскихъ маяковъ запаса книгъ и учебныхъ пособій, для умственнаго развитія, а также и нѣкоторыхъ снарядовъ и припасовъ для работъ и промысловъ, включать въ смѣты гидрографическаго департамента, по архангельскому порту, ежегодно, начиная съ 1865 г., по 30 р. на каждый маякъ.

Въ лѣтѣ 1864 года нѣкоторые предметы уже заготовлены и доставлены на маяки, а тѣ, которые не нашлись въ продажѣ въ Архангельскѣ, будутъ доставлены съ открытіемъ навигаціи 1865 года. Заготовка въ 1864 году всѣхъ предметовъ, которыхъ стоимость простирается до 1246 р. $24^3/_4$ коп., произведена на счетъ остатковъ, образовавшихся по архангельскому

www.starieknigi.info

порту по смѣтамъ прежнихъ до 1863 года лѣтъ, и слѣдовательно особаго ассигнованія на то суммы не понадобилось. Кромѣ того, признается полезнымъ, доставлять на будущее время на бѣломорскіе маяки, нѣкоторые изъ противуцынготныхъ средствъ маринованными въ уксусѣ, если только сдѣланный уже въ 1864 году, врачемъ архангельской портовой команды, опытъ снабженія этими средствами, такимъ образомъ приготовленными, окажется вполнѣ достигающимъ своей цѣли, такъ какъ доставка сказанныхъ средствъ въ ихъ натуральномъ видѣ на маяки, моремъ, безъ порчи, въ совершенной сохранности весьма затруднительна и почти невозможна, потому что онѣ, ко времени отправленія ихъ весною, бываютъ уже готовы къ прорастенію, какъ напр. лукъ, чеснокъ и картофель. Какъ по отзыву смотрителя Святоносскаго маяка, настоенная стручковымъ перцемъ водка можетъ служить также предохранительнымъ средствомъ отъ цынги, то употребленіе такой водки дозволено маячнымъ служителямъ.

При осмотрѣ въ лѣтѣ 1864 года бѣломорскихъ маяковъ, что было произведено на шкунѣ «Полярная звѣзда», здоровье командъ на этихъ маякахъ свидѣтельствовалось врачемъ архангельской портовой команды, а претензіи, какъ смотрителей, такъ и нижнихъ чиновъ, выспрашивались при коммисіи, которая, осмотрѣвъ всѣ принадлежащія тѣмъ чинамъ вещи, обратила вниманіе и на успѣхи ихъ въ грамотности. Результатъ осмотра привелъ къ самому благопріятному заключенію, о хорошихъ отношеніяхъ другъ къ другу смотрителей и нижнихъ чиновъ и къ убѣжденію о дѣйствительномъ сознаніи послѣдними пользы отъ обученія грамотѣ, для чего обыкновенно употребляется свободное время въ длинные зимніе вечера. Большая часть нижнихъ чиновъ научилась уже весьма удовлетворительно читать, а нѣкоторые изъ нихъ писать. На той же шкунѣ «Полярная звѣзда», во время плаванія ея по маякамъ, находился въ первый разъ и священнослужитель, по назначенію епархіальнаго начальства, вслѣдствіе ходатайства о томъ со стороны морскаго вѣдомства. Этотъ священнослужитель, совершивъ освященіе маячныхъ зданій, исповѣдалъ и пріобщилъ св. таинъ каждаго изъ маячныхъ служителей, при напутствованіи назидательнымъ словомъ, соотвѣтствующимъ обстоятельствамъ и важности дѣла. Говоря о назначеніи на шкуну священника, со-

www.starieknigi.info

вершеніи имъ необходимыхъ требъ и объ исполненіи маячными служителями религіозныхъ обязанностей, нельзя пройдти молчаніемъ и о той пользѣ, которую пріобрѣтаетъ служба чрезъ это назначеніе, какъ прямое его послѣдствіе. Такъ напримѣръ, въ началѣ навигаціи 1864 года, смотритель Моржовскаго маяка, отставной фельдфебель, весьма почтенныхъ лѣтъ и имѣющій большую семью, просилъ объ увольненіи его отъ службы на маякѣ, по той единственно причинѣ, что онъ въ теченіе трехъ лѣтъ этой службы не имѣлъ утѣшенія быть на исповѣди. Съ прибытіемъ же на тотъ маякъ священнослужителя, возвратилось у упомянутаго смотрителя желаніе продолжать по прежнему службу на томъ же маякѣ. Жаль было бы лишиться такого отличнаго смотрителя, не говоря уже о трудности пріискать на его мѣсто другаго, который бы, подобно ему, при знаніи своего дѣла и постоянной исправности, могъ такъ хорошо сохранить ввѣренную ему команду, что въ 1864 году не было на означенномъ маякѣ даже ни одного больнаго. Кромѣ совершенія панихидъ по умершимъ на маякахъ нижнимъ чинамъ, тому же священнослужителю, при участіи офицеровъ, находившихся на шкунѣ, не разъ представлялись случаи, оказать услугу и лопарямъ, разсѣяннымъ по терскому берегу Бѣлаго моря для рыбныхъ промысловъ. Эти туземцы находятся иногда цѣлое лѣто въ удаленіи за нѣсколько сотъ верстъ отъ своихъ селъ и погостовъ, гдѣ находятся ихъ духовные отцы. Прибытіе шкуны «Полярная звѣзда» въ Іоканскіе острова съ священникомъ было отрадою для тѣхъ лопарей, которые были озабочены, неимѣвъ его по близости, и нельзя было не сочувствовать той ихъ радости и благодареніямъ, которыми они осыпали священника и офицеровъ шкуны, послѣ совершеннаго на ней обряда св. крещенія надъ младенцемъ, которому уже было нѣсколько мѣсяцевъ отъ рожденія.

Изъ существующихъ въ Бѣломъ морѣ маяковъ, Моржовскій маякъ и находящіяся при немъ службы найдены, при осмотрѣ въ 1864 году, въ неудовлетворительномъ состояніи, особенно послѣднія. Будучи построенъ въ 1839—1842 г., одновременно съ Орловскимъ, Моржовскій маякъ, отъ времени и вліянія климата, пришелъ въ такое же положеніе, въ какомъ былъ Орловскій до исправленія его въ 1864 году. По тщательномъ освидѣтельствованіи Моржовскаго маяка, оказалось, что камен-

www.starieknigi.info

ное основаніе желѣзнаго фонаря этого маяка, подобно тому, какъ было и на Орловскомъ, лежитъ не на стѣнахъ башни, а на брусчатыхъ балкахъ, которыхъ концы подгнили, чрезъ что положеніе фонаря сдѣлалось довольно опаснымъ. Поэтому, признано необходимымъ, перемѣнить балки, поддерживающія фонарь, и подвести подъ нихъ желѣзныя связи; на балки же положить брусчатую настилку, на которой устроить для фонаря основаніе изъ брусьевъ и обшить его желѣзомъ, словомъ, произвести всѣ тѣ же работы, какія были исполнены въ лѣтѣ 1864 года на Орловскомъ маякѣ.

Не менѣе нуждаются въ капитальномъ исправленіи и даже требуютъ перестройки, деревянныя службы Моржовскаго маяка, существующія съ 1839 года. Службы эти найдены не только ветхими, но и весьма тѣсными для помѣщенія команды, сравнительно съ службами прочихъ маяковъ Бѣлаго моря, особенно казарма, состоящая изъ одной небольшой комнаты съ русскою печью, для варки пищи. Изъ 7 человѣкъ команды, въ казармѣ, на нарахъ, могутъ помѣститься только 4 человѣка, а для помѣщенія остальныхъ 3, служатъ нары 2 яруса, устроенные на стойкахъ между печью и нижними нарами. При такомъ стѣснительномъ помѣщеніи, весьма естественно, что воздухъ долженъ быть постоянно спертымъ и имѣть вредное вліяніе на здоровье людей, особенно при такомъ суровомъ и сыромъ климатѣ, какой на островѣ Моржовцѣ, удаленномъ на 30 верстъ отъ ближайшаго материка. Помѣщеніе смотрителя также очень тѣсно; оно состоитъ изъ одной небольшой чистой комнаты и весьма тѣсной кухни, такъ что въ случаѣ болѣзни кого либо изъ нижнихъ чиновъ, смотритель не имѣетъ возможности отдѣлить его отъ здоровыхъ, за недостаткомъ помѣщенія, какъ въ казармѣ, такъ и у себя. Хотя для капитальнаго исправленія Моржовскаго маяка и перестройки при немъ службъ, архангельское портовое начальство и озаботилось составить смѣты, которыя въ октябрѣ 1864 г. сообщены были на разсмотрѣніе строительнаго управленія морскаго министерства, но какъ исчисленныя по этимъ смѣтамъ суммы не могли уже войдти въ бюджетъ упомянутаго управленія на 1865 годъ, потому что этотъ бюджетъ въ то время былъ заключенъ и находился на разсмотрѣніи государственнаго совѣта, то архангельское портовое начальство полагало, для выиграніе времени, срубить службы

www.starieknigi.info

зимою, чтобы съ открытіемъ навигаціи 1865 года, подрядчикъ могъ перевезти ихъ на островъ Моржовецъ и поставить ихъ тамъ вчернѣ, а чистую отдѣлку и капитальное исправленіе фонаря произвести въ слѣдующемъ 1866 году; между тѣмъ въ лѣтѣ 1865 года фонарь маяка поддержать изъ ремонта. Чрезъ это, по мнѣнію упомянутаго начальства, представилась бы возможность, на сумму 14 000 руб., внесенную въ финансовую роспись 1865 года, на построеніе службъ для вновь предполагаемаго маяка на островѣ большомъ Жужмуѣ, начать устройство службъ на обоихъ маякахъ одновременно, какъ это было произведено на островахъ: Сосновцѣ и Святомъ Носѣ, къ чему побуждаетъ еще и то обстоятельство, что лѣто въ тамошнемъ климатѣ такъ кратко, что едва-ли подрядчикъ успѣетъ окончить всю чистую отдѣлку къ 1 сентября, а позже этого времени нельзя будетъ и дозволить продолженіе работъ, во 1-хъ, потому, что штукатурка стѣнъ, произведенная осенью, долго не просохнетъ, и во 2-хъ, что для освидѣтельствованія работъ, понадобится послать шкуну «Полярная Звѣзда» уже послѣ 15 сентября, что по извѣстнымъ недостаткамъ этого судна, было бы не только затруднительно, но и опасно. Предположенія эти были сообщены на ближайшее разсмотрѣніе строительнаго управленія морскаго министерства, которое увѣдомило, что на приведеніе ихъ въ исполненіе послѣдовало разрѣшеніе высшаго морскаго начальства.

По имѣвшемуся въ виду осуществленію вышеупоминаемыхъ построекъ въ скорѣйшемъ времени, такъ какъ онѣ признаны болѣе необходимыми, чѣмъ другія, составленіе смѣты на постройку створныхъ огней на Мудьюгскомъ островѣ замедлилось изъ желанія отстранить затрудненія въ единовременномъ ассигнованіи суммъ на всѣ предполагаемыя постройки, которыя привести въ исполненіе вдругъ можно было бы не безъ затрудненій. Впрочемъ, архангельское портовое начальство обѣщало не замедлить представленіемъ соображеній и смѣтъ и по этому предмету.

Маяки Каспійскаго моря.

Въ навигацію 1864 г., сверхъ существующихъ въ этомъ морѣ береговыхъ маяковъ: Четырехъ-бугорнаго, нижняго и верхняго Апшеронскихъ, Чеченскаго, верхняго Тюбъ-Караганскаго,

www.starieknigi.info

Петровскаго, Дербентскаго, плавучаго маяка у Чистаго банка и гаванскаго огня на Дѣвичьей башнѣ въ Баку, открылъ свое дѣйствіе и оконченный постройкою, входный Тюбъ-Караганскій маякъ. Маяки эти освѣщались: Чеченскій—съ 2 февраля, верхній Тюбъ-Караганскій съ 19 февраля, Петровскій и Дербентскій съ 1-го марта (на Дербентскомъ маякѣ, по случаю производившихся на немъ ремонтныхъ исправленій, освѣщеніе прекращалось на время отъ 5 мая по 20 іюля), Четырехъ-бугорный съ 23 марта, входный Тюбъ-Караганскій съ 1-го августа. Плавучій маякъ у Чистаго банка освѣщался съ 17 апрѣля по 19 октября. Затѣмъ, маяки: верхній и нижній Апшеронскіе и гаванскій огонь на Дѣвичьей башнѣ въ Баку, освѣщались въ теченіе круглаго года.

На маякахъ: Петровскомъ, Дербентскомъ, Чеченскомъ, верхнемъ и входномъ Тюбъ-Караганскихъ, мѣстное маячное управленіе распорядилось прекратить освѣщеніе 15 декабря, а въ 1865 году начать опое съ 15-го февраля, съ тѣмъ, однако же, что если у послѣднихъ трехъ маяковъ сплошной лёдъ установится ранѣе 15 декабря, то и освѣщеніе ихъ можетъ быть прекращено ранѣе этого числа, равно какъ и начинать освѣщеніе въ 1865 г. послѣ 15 февраля, если этого числа море будетъ покрыто сплошною массою льда. У Петровскаго же и Дербентскаго маяковъ, сплошнаго льда никогда не бываетъ.

Въ продолженіе 1864 года, по устройству каспійскихъ маяковъ, сдѣланы были слѣдующія распоряженія:

1) Окончена постройка нижняго или входнаго Тюбъ-Караганскаго маяка со службами. По установкѣ на этомъ маякѣ френелевскаго аппарата 6 разряда съ проблескомъ, установленнымъ постоянно, безъ механизма, онъ открылъ свое дѣйствіе, какъ выше сказано, съ 1-го августа. Огонь маяка постоянный, бѣлый и освѣщаетъ по горизонту уголъ отъ NW 5° чрезъ N до NO 7° по правому компасу. Горизонтъ освѣщенія до $7^3/_4$ ит. миль.

2) Маячныя зданія въ Петровскѣ и Дербентѣ и оборонительная башня въ Ленкорани, окончательно приняты отъ кавказскаго въ морское вѣдомство. Въ настоящее время Петровскій и Дербентскій маяки освѣщаются четырьмя лампами, первый фотонафтилевыми, а послѣдній масляными; но на случай,

www.starieknigi.info

если бы послѣднія оказались къ употребленію негодными, отъ мѣстнаго маячнаго начальства посланы въ Дербентъ 6 новыхъ фотонафтилевыхъ лампъ.

По объясненному въ отчетѣ 1863 года неудобству къ передѣлкѣ Петровскаго маяка для освѣщенія его френелевскимъ аппаратомъ, въ лѣтѣ 1864 года начата постройка новаго маяка, къ югу отъ стараго, съ необходимыми службами. Къ передѣлкѣ же Дербентскаго маяка и устройству при немъ необходимыхъ службъ, мѣсто для которыхъ, за неимѣніемъ таковаго внутри городскихъ стѣнъ, отведено за сѣверною городскою стѣною, предназначено приступить въ 1865 году. Въ этомъ же году предполагается обратить въ маякъ и ленкоранскую оборонительную башню. Для всѣхъ трехъ вышепоименованныхъ маяковъ заказаны во Франціи, у заводчика Соттера, фонари и освѣтительные аппараты системы Френеля: для Петровскаго 3 разряда въ $^2/_5$ горизонта, безъ проблесковъ, для Дербентскаго—3-го же разряда въ $^2/_5$ горизонта, но съ проблесками, а для Ленкоранскаго—4-го разряда въ $^1/_2$ горизонта съ проблесками.

Хотя въ отчетѣ 1863 г. и предполагалось сдѣлать заказъ означенному же заводчику новаго аппарата для нижняго огня Апшеронскаго маяка, съ тѣмъ, чтобы этотъ аппаратъ установить на томъ маякѣ еще въ навигацію 1864 года, но это предположеніе не могло быть приведено въ исполненіе, единственно по неассигнованію суммы, потребной на выписку аппарата. Какъ эта сумма, по увѣдомленію строительнаго управленія морскаго министерства, осталась не исключенною изъ бюджета онаго на 1865 годъ, то отъ гидрографическаго департамента сдѣлано распоряженіе, о заказѣ тому же заводчику Соттеру, по предложенному имъ проэкту, для нижняго Апшеронскаго маяка, одной только средней части аппарата 3 разряда, т. е. безъ верхнихъ и нижнихъ рефлекторовъ и безъ фонаря. Нынѣшній же аппаратъ нижняго Апшеронскаго маяка, предполагается установить въ Баку, на Дѣвичьей башнѣ, взамѣнъ находящихся тамъ теперь простыхъ лампъ.

Съ открытіемъ новаго камызякскаго фарватера, отъ Астрахани до Каспійскаго моря, предположено построить тамъ, на одной изъ морскихъ дамбъ, Камызякскій маякъ, а находящійся близъ острова Бирючьей косы, временной Четырехъ-бугорны

www.starieknigi.info

маякъ упразднить. Но какъ въ настоящее время нельзя еще ожидать скораго открытія упомянутаго фарватера, а между тѣмъ построенная въ 1838 году, деревянная рѣшетчатая башня Четырехъ-бугорнаго маяка, по ветхости своей, угрожаетъ паденіемъ, то и настоитъ надобность, для пользы мореплаванія, вмѣсто ея, построить новый маякъ, который не будетъ лишнимъ и при устройствѣ камызякскаго фарватера, потому что, по всей вѣроятности, плаваніе отъ Астрахани къ пристанямъ, лежащимъ по западному берегу моря, до острова Чечня, будетъ производиться мелкосидящими судами, нынѣ существующимъ фарватеромъ. Высоту для новой башни достаточно дать въ 60 футъ, поставя на ней френелевскій аппаратъ 4 разряда, съ бѣлыми и красными проблесками, для освѣщенія половинной части горизонта. Огонь этого новаго маяка, будучи надъ водою до 95 футъ, можетъ быть видѣнъ, съ высоты глаза 10 футъ, за $14^1/_2$ ит. миль.

Въ первоначальномъ проэктѣ о послѣдовательности освѣщенія береговъ Каспійскаго моря, входило, между прочимъ, предположеніе, объ устройствѣ маяка южнѣе Серебрянаго бугра или же на островѣ маломъ Ашур-а-де, для входа въ Астрабадскій заливъ. Но какъ, впослѣдствіи, по осмотрѣ означённыхъ мѣстностей, онѣ найдены очень отдаленными отъ астрабадской станціи и, слѣдовательно, не безопасными отъ нападенія туркменъ, то и признано было за лучшее, построить маякъ на островѣ большомъ Ашур-а-де, высотою въ 90 футъ, съ постояннымъ огнемъ въ 9 лампахъ. Впослѣдствіи и эту постройку оказалось нужнымъ отложить, собственно изъ опасенія, возбудить ею подозрѣніе и неудовольствіе со стороны персидскаго правительства. Но какъ между тѣмъ, при развившемся въ послѣднее время судоходствѣ въ Каспійскомъ морѣ, отсутствіе маячнаго огня при входѣ въ Астрабадскій заливъ сдѣлалось весьма ощутительнымъ, то главный командиръ астраханскаго порта, въ исходѣ 1862 года, ходатайствовалъ о постройкѣ для сказанной цѣли желѣзнаго плавучаго маяка, съ тѣмъ, чтобы корпусъ этого судна былъ сдѣланъ на камско-воткинскомъ заводѣ, а вся внутренняя отдѣлка произведена средствами астраханскаго порта; изготовленіе же освѣтительнаго аппарата для этого маяка, предоставлено распоряженію гидрогра-

www.starieknigi.info

фическаго департамента. Это предположеніе одобрено г. управляющимъ морскимъ министерствомъ и вслѣдствіе того, по распоряженію кораблестроительнаго департамента, какъ сказано въ отчетѣ 1863 года, заказанъ былъ на камско-воткинскомъ заводѣ корпусъ судна. Въ 1864 году, когда получено было извѣстіе о приходѣ этого судна въ Астрахань, для окончательной отдѣлки, гидрографическій департаментъ распорядился объ изготовленіи для него въ ламповой мастерской при дирекціи балтійскихъ маяковъ освѣтительнаго аппарата, подобнаго имѣющемуся на Калбодегрундскомъ плавучемъ маякѣ, т. е. съ 8 аргандовыми лампами при рефлекторахъ, и сообщилъ адмиралтейскимъ ижорскимъ заводамъ всѣ данныя, необходимыя къ устройству фонаря для того аппарата, по образцу Домеснесскаго плавучаго маяка. акъ фонарь, такъ и Каппаратъ, по изготовленіи ихъ, будутъ отправлены въ Астрахань.

Маяки черноморскіе и азовскіе.

Въ 1864 году, изъ 18 береговыхъ маяковъ и 7 портовыхъ и створныхъ огней, существующихъ въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ, освѣщались непрерывно, въ теченіе всего года, въ Черномъ морѣ, 10 береговыхъ маяковъ и одинъ портовый огонь, а именно: маяки: Одесскій, Воронцовскій, Тендровскій, Тарханкутскій, Евпаторійскій, восточный и западный Инкерманскіе, Херсонесскій, Айтодорскій и Таклынскій и Днѣстровскій Цареградскій портовый огонь. Вновь построенные же въ томъ году маяки открыли свое дѣйствіе: Сухумскій съ 14 апрѣля, Павловскій съ 9 іюля и Потійскій съ 1 ноября. Освѣщеніе этихъ маяковъ продолжается въ теченіе зимняго времени.

За тѣмъ, на остальныхъ 4 береговыхъ маякахъ Азовскаго моря и 6 створныхъ огняхъ Чернаго моря, освѣщеніе прекращалось только тогда, когда видимое пространство моря вокругъ каждаго изъ тѣхъ маяковъ и огней покрывалось сплошною массою льда. Такимъ образомъ, не освѣщались маяки: Керченскій съ 25 декабря 1863 г. по 26 февраля 1864 г.; Еникальскій съ 27 декабря 1863 по 4 марта 1864 г.; Бердянскій съ 24 декабря 1863 по 15 марта 1864 г. и Бѣлосарайскій—съ 6

www.starieknigi.info

по 11 декабря, съ 16 по 17 декабря и съ 19 декабря 1863 по 13 марта 1864 года. Святотроицкій же маякъ, въ рѣкѣ Бугѣ, въ 1864 году совсѣмъ не освѣщался, потому что устройство дополнительнаго къ нему огня, на правомъ берегу рѣки, еще не приведено къ окончанію.

Створные огни: Березанскіе, Кинбурнскіе и Очаковскіе прекращали освѣщеніе съ 16 декабря 1863 по 1 марта 1864 года.

Плавучіе маяки освѣщались: въ Черномъ морѣ у Кинбурнской косы съ 25 марта по 12 ноября 1864 года; въ Азовскомъ морѣ: у Песчаныхъ острововъ, съ 14 апрѣля по 1 ноября, а у Бѣглицкой косы съ 12 апрѣля по 29 октября. Означенные плавучіе маяки были отведены на опредѣленныя для нихъ мѣста: Кинбурнскій, изъ Николаева, на буксирѣ парохода «Прутъ», снятъ же съ поста и приведенъ обратно въ Николаевъ, на буксирѣ парохода «Сулинъ». Азовскаго моря, у Песчаныхъ острововъ и Бѣглицкій, отведены, первый изъ Севастополя, а послѣдній изъ Керчи, на буксирѣ парохода «Турокъ».

Въ навигацію 1864 г., плавучіе маяки Азовскаго моря держались на своихъ мѣстахъ до наступленія значительныхъ морозовъ. Командиръ маяка Песчаныхъ острововъ, по случаю появленія 1 ноября льда, снялся съ своего поста и 5 числа того же мѣсяца зашелъ за Бердянскую косу, гдѣ и остановился на якорѣ. Въ тотъ же день прибылъ туда пароходъ «Прутъ», и взявъ плавучій маякъ, отбуксировалъ его за моллу въ бердянскомъ портѣ, гдѣ маячное судно и оставлено на зимовку. Командиръ Бѣглицкаго плавучаго маяка оставался съ ввѣреннымъ ему судномъ на своемъ посту до 29 октября. Когда же этого числа замѣтилъ онъ, что на таганрогскомъ рейдѣ не осталось ни одного судна (вслѣдствіе сгона воды съ 14 на 8 футъ, бывшія на томъ рейдѣ суда удалились къ маяку Песчаныхъ острововъ), то и самъ отошелъ на фарватеръ, предполагая возвратиться на свой постъ. Продержавшись на фарватерѣ до наступленія морозовъ со снѣгомъ, маякъ снялся съ якоря и, подъ парусами, прибылъ 31 октября на бердянскій рейдъ, гдѣ и остался на зимовку.

По поводу вступившаго отъ командира Бѣглицкаго маяка представленія, о дозволеніи азовскимъ плавучимъ маякамъ зимовать постоянно въ ближайшемъ къ мѣсту стоянки ихъ Ейскомъ заливѣ, главное начальство николаевскаго порта пору-

www.starieknigi.info

чалю командовавшему пароходомъ «Инкерманъ», капитанъ-лейтенанту Альтману, осмотрѣть упомянутый заливъ и удостовѣриться въ томъ, какія онъ можетъ представить удобства для зимовки плавучихъ маяковъ. Результаты этого осмотра показали, что якорная стоянка удобна въ Ейскомъ заливѣ только для судовъ, углубленныхъ не болѣе 5 футъ, и что хотя въ осеннее время вода въ томъ заливѣ спадаетъ до 2 футъ, но это не препятствуетъ спокойной стоянкѣ судовъ, вслѣдствіе легкости грунта и закрытости бухты отъ всѣхъ вѣтровъ. При этихъ условіяхъ мѣстности, плавучіе маяки, сидящіе въ полномъ грузу до 5 футъ, по выгрузкѣ баласта, могли бы зимовать въ Ейскѣ, не подвергаясь опасности отъ льда при вскрытіи водъ; но, принимая въ соображеніе, во 1-хъ, что навигація въ Азовскомъ морѣ прекращается въ самое позднее осеннее время, и во 2-хъ, что это море, въ сѣверной его части, замерзаетъ иногда почти внезапно, преимущественно при О и NO вѣтрахъ, и тогда, въ случаѣ, если бы паровое судно и опоздало подать помощь плавучимъ маякамъ, послѣдніе могли бы достигнуть подъ парусами скорѣе и безопаснѣе бердянскаго порта, чѣмъ Ейскаго залива,—нельзя было не отдать преимущество бердянскому порту, тѣмъ болѣе, что до настоящаго времени, при внезапномъ наступленіи морозовъ, плавучіе маяки всегда, безъ посторонней помощи, благополучно достигали Бердянска и тамъ ожидали парохода, который отводилъ ихъ на зимовку въ Керчь. Объ удобствѣ оставленія плавучихъ маяковъ на замовку въ Бердянскѣ, подтвердилъ и начальникъ этого города и порта, присовокупивъ, что въ Бердянскѣ постоянно исправляются коммерческія суда вольными мастеровыми, которыхъ тамъ достаточное число.

На основаніи вышеизложенныхъ соображеній и по вниманію крайне неудовлетворительныхъ мореходныхъ качествъ нынѣшнихъ плавучихъ маяковъ Азовскаго моря, главное портовое начальство въ Николаевѣ разрѣшило отводить эти суда на зимовку въ Бердянскъ, на буксирѣ пароваго судна, и только въ крайнихъ случаяхъ, ежели такое судно, по какимъ либо непредвидѣннымъ обстоятельствамъ, опоздаетъ исполнить возложенную на него обязанность, предоставить командирамъ плавучихъ маяковъ, воспользоваться первымъ попутнымъ вѣтромъ послѣ 31 октября и слѣдовать подъ парусами въ Бердянскъ же

www.starieknigi.info

на зимовку. При этомъ нельзя умолчать, что плавучій маякъ Песчаныхъ острововъ, по крайне неудовлетворительному состоянію своей подводной части, требуетъ подъема на элингъ, какъ для очищенія отъ ракушекъ, такъ и для нѣкоторыхъ капитальныхъ исправленій, которыхъ невозможно произвести не только въ Бердянскѣ, но и въ Керчи, гдѣ однажды сдѣлана была неудачная попытка, вытащить означенный плавучій маякъ на берегъ для окраски. Поэтому необходимо, съ открытіемъ навигаціи 1865 года, отвести плавучій маякъ Песчаныхъ острововъ въ Севастополь или Николаевъ, для капитальнаго исправленія, на время котораго у банки Песчаныхъ острововъ, поставить другое судно, что́ и предполагается исполнить въ теченіе будущей же навигаціи.

Въ навигацію 1864 года былъ одинъ случай ненахожденія на своемъ посту плавучаго маяка Песчаныхъ острововъ, въ теченіе трехъ сутокъ. Съ 4 на 5 октября, въ полночь, при сильномъ сѣверо-восточномъ вѣтрѣ, восточномъ теченіи и большой толчеѣ, у даглиста лопнула цѣпь почти на половинѣ выпущенной 85 саженной длины. Хотя вслѣдъ за тѣмъ тотчасъ же брошенъ былъ другой якорь, но, не смотря на то, маякъ мгновенно былъ отнесенъ отъ своего мѣста, почему огни въ фонаряхъ были погашены и съ палубы маячнаго судна поднимались два ручныхъ фонаря, на одну минуту, чрезъ каждыя пять минутъ. Воспользовавшись уменьшившейся силой вѣтра, командиръ маяка снялся съ якоря и въ теченіе трехъ дней принималъ всѣ мѣры и старался, чтобы лавировкою достигнуть до назначеннаго мѣста, но не имѣлъ въ этомъ никакого успѣха. Только 8 октября, стихнувшій вѣтръ и уменьшившееся волненіе дали возможность отбуксировать маякъ шлюпками. Во время отсутствія маяка, суда, шедшія изъ Таганрога въ море или обратно, благополучно обходили банку Песчаныхъ острововъ. Этотъ случай обнаруживаетъ необходимость, снабжать плавучіе маяки цѣпями бо́льшихъ размѣровъ, для того, чтобы можно было держаться на одномъ якорѣ, такъ какъ стоянка на двухъ якоряхъ въ высшей степени неудобна и опасна, при различномъ направленіи вѣтра и теченія.

Въ продолженіе 1864 года, въ устройствѣ и освѣщеніи черноморскихъ и азовскихъ маяковъ сдѣланы слѣдующія измѣненія и улучшенія:

www.starieknigi.info

1) На мысѣ Сухумѣ окончена постройка желѣзнаго маяка на винтовыхъ желѣзныхъ сваяхъ, съ вертящимся олофотальнымъ катадіоптрическимъ аппаратомъ 2 разряда. Башня этого маяка, высотою въ 100 футъ, шириною при основаніи 25, а при вершинѣ 10 футъ, построена въ видѣ опыта, изъ желѣзныхъ листовъ, толщиною отъ $^1/_2$ до $^1/_4$ дюйма, съ 12 желѣзными ребрами тавроваго желѣза. Сухумскій маякъ открылъ свое дѣйствіе, какъ выше сказано, 14 апрѣля; огонь его, возвышаясь надъ уровнемъ моря на 121 футъ, съ высоты глаза надъ поверхностію моря на 15 футъ, открывается за 17 итал. миль, а математическій его горизонтъ 12,6 итал. миль Предѣлы освѣщенія горизонта отъ NO 56° 40′ чрезъ S и W до NW 64° 30′ по правому компасу.

Опытъ обнаружилъ уже необходимость сдѣлать дополнительное крѣпленіе въ башнѣ Сухумскаго маяка, для уменьшенія замѣченныхъ въ ней небольшихъ колебаній во время крѣпкаго вѣтра. Съ это цѣлію въ дирекцію черноморскихъ маяковъ представлено два предположенія, которыя будутъ предложены на разсмотрѣніе компетентныхъ лицъ и за тѣмъ составится проэктъ дополнительнаго крѣпленія въ означенной башнѣ. Впрочемъ, при установкѣ, въ 1864 же году, новаго аппарата на Тендровскомъ маякѣ, построенномъ хотя на песчаномъ грунтѣ, но чрезвычайно прочно, было также замѣчено весьма значительное для каменной башни дрожаніе во время крѣпкаго вѣтра. Сотрясенія во время вѣтра бываютъ еще значительнѣе на каменномъ Тарханкутскомъ маякѣ.

2) Въ Поти, также окончена постройка чугуннаго маяка, установленнаго на десяти желѣзныхъ сваяхъ, съ олофотальнымъ катадіоптрическимъ аппаратомъ 2 разряда. Башня этого маяка, высотою во 100 футъ, шириною при основаніи 25, а при вершинѣ 10 футъ, состоитъ изъ чугунныхъ плитъ различной величины, толщиною отъ $1^1/_2$ до $^3/_4$ дюйма, соединенныхъ между собою посредствомъ нарѣзныхъ винтовъ. Потійскій маякъ открылъ свое дѣйствіе съ 1-го ноября; огонь его, возвышаясь надъ уровнемъ моря на 118 футъ, съ высоты глаза надъ поверхностію моря на 15 футъ, открывается за 17 итал. миль, а математическій его горизонтъ 12,5 итал. миль. Предѣлы освѣщенія горизонта отъ SO 18° 45′ чрезъ S до NW 17° 45′ по правому компасу. Постройка Потійскаго маяка сдѣлана так-

www.starieknigi.info

же въ видѣ опыта, доставившаго практическіе результаты, драгоцѣнные для составленія соображеній при будущихъ сооруженіяхъ подобнаго рода. При постройкѣ металлическихъ маяковъ, замѣчены нѣкоторыя неудобства и несовершенства, устраненіе которыхъ на будущее время, дастъ возможность, еще съ бо́льшими выгодами, пользоваться этими постройками. Главное преимущество металлическихъ маяковъ, передъ каменными, заключается въ дешевизнѣ и быстротѣ ихъ сооруженія, особенно въ такихъ мѣстностяхъ, гдѣ, какъ напримѣръ, на Кавказѣ, нѣтъ ни камня, ни извести, и гдѣ весьма затруднительно найти рабочихъ. Не смотря даже на самыя неблагопріятныя, для здоровья людей, климатическія условія, Сухумскій маякъ былъ построенъ въ 150, а Потійскій въ 97 рабочихъ дней. Выводить же заключеніе о долговѣчности металлическихъ сооруженій для маяковъ и стоимости ремонта, было бы теперь преждевременно: такіе выводы могутъ быть сдѣланы только послѣ довольно продолжительнаго опыта.

3) Устроенный въ 1863 году, въ Керченскомъ проливѣ, на Павловскомъ мысѣ, новый желѣзный маякъ, открылъ свое дѣйствіе съ 9 іюля 1864 года. Вмѣсто предназначавшагося для этого маяка, освѣтительнаго аппарата катадіоптрической системы 4 разряда, установленъ такой аппаратъ 3 разряда, съ двумя постоянными угловыми огнями. Изъ нихъ, бѣлый огонь ограждаетъ фарватеръ: съ западной стороны отъ рифа Таклы, а съ восточной отъ Панагійскаго рифа; красный же огонь ограждаетъ фарватеръ: съ южной стороны, отъ тузланской отмели, а съ сѣверной отъ рифа Акъ-Бурну. Маячный огонь, возвышаясь надъ уровнемъ моря на 73 фута, съ высоты глаза надъ поверхностію воды на 15 футъ, открывается за 14,2 ит. миль, а математическій его горизонтъ 9,8 ит. миль. Предѣлы освѣщенія по горизонту: бѣлаго огня, между румбами S и SO 23° 30′, а краснаго, между румбами SO 76° 15′ и NO 73° 30′, по правому компасу.

4) На Тендровскомъ маякѣ установленъ новый катадіоптрическій олофотальный аппаратъ 2 разряда. Работа эта начата была 11 августа, а 6 октября означенный маякъ уже освѣтился новымъ аппаратомъ. Огонь его освѣщаетъ весь горизонтъ и является въ видѣ проблесковъ бѣлаго цвѣта, каждую минуту одинъ разъ. Возвышаясь надъ поверхностію моря на 96 футъ,

www.starieknigi.info

маячный огонь, съ высоты глаза на 15 футъ, открывается за 16 ит. миль и видѣнъ на Аджигольскомъ телеграфѣ, даже съ разстоянія $21^1/_2$ мили. При установкѣ аппарата, понадобилось переложить два верхніе ряда камней въ сводѣ маячной башни. На время работъ, у подножія Тендровскаго маяка, былъ устроенъ временной фонарь, съ старымъ катоптрическимъ аппаратомъ этого маяка. Временной фонарь этотъ былъ устроенъ такъ хорошо и прочно, что ежели бы онъ установленъ былъ на которомъ либо изъ неосвѣщенныхъ пунктовъ, то можно бы было отдалить на томъ мѣстѣ постройку настоящаго маяка, по крайней мѣрѣ на пять или на шесть лѣтъ, а между тѣмъ, для осуществленія этого предположенія, понадобилась бы незначительная сумма, собственно только на постройку помѣщенія для маячныхъ служителей.

5) На восточномъ и западномъ Инкерманскихъ маякахъ, въ видѣ опыта, введенъ въ употребленіе, для освѣщенія лампъ, вмѣсто масла, петролеумъ. Этотъ новый освѣтительный матеріалъ, примѣненный къ освѣщенію посредствомъ рефлекторовъ, потребовалъ приспособленія лампы съ плоскимъ фитилемъ. Такія же лампы приспособлены къ 10-ти параболоидальнымъ рефлекторамъ отъ старыхъ катоптрическихъ аппаратовъ. Этими рефлекторами и новымъ освѣтительнымъ матеріаломъ (петролеумомъ) предполагается лѣтомъ 1865 г. усилить освѣщеніе слабаго аппарата на Литодорскомъ маякѣ, который постоянно возбуждаетъ справедливыя жалобы мореплавателей.

6) На возвышенности праваго берега рѣки Бугъ, въ небольшомъ разстояніи къ сѣверу отъ оконечности Волошской косы, выстроенъ каменный домъ, для помѣщенія маячныхъ служителей, и при немъ угловая башня, для устройства въ ней двухъ угловыхъ огней. Этотъ новый маякъ будетъ называться, по имени косы, Волошскимъ и, освѣщеніе на немъ предположено открыть въ теченіе навигаціи 1865 года.

7) Въ Николаевѣ, на Поповой балкѣ, возлѣ коммерческой пристани, а также на сиверской косѣ, на лѣвомъ берегу рѣки Бугъ, начата постройка домиковъ, для помѣщенія маячныхъ служителей при портовыхъ огняхъ, съ установкою которыхъ, будетъ дополнена вся линія входныхъ огней, отъ Очакова до Николаева. При этихъ двухъ послѣднихъ огняхъ, освѣтитель-

www.starieknigi.info

ные аппараты будутъ подниматься на канделябрахъ или колоннахъ.

8) Изъ болѣе замѣчательныхъ капитальныхъ и ремонтныхъ исправленій, произведенныхъ въ 1864 году по черноморскимъ и азовскимъ маякамъ, первое мѣсто занимаютъ работы, исполненныя на Херсонесскомъ маякѣ. Башня этого маяка и службы исправлены капитально, а начатыя въ 1862 году пристройки къ службамъ и жилому флигелю, окончены. Кромѣ того, передѣланы: самый жилой флигель и кухня. Брекватеръ Херсонесскаго маяка, бывъ опрокинутъ въ 1861 г. бурею, во время которой маячныя службы наполнились водою до высоты 2-хъ аршинъ, послѣ того хотя и начатъ уже былъ постройкою, но въ настоящее время она не продолжается за недостаткомъ средствъ, и нѣтъ никакого сомнѣнія, что въ случаѣ повторенія урагана такой силы, какъ въ 1861 году, службы маяка и его освѣщеніе подвергнутся опасности.

Кромѣ обыкновеннаго ремонта, произведены значительныя работы на маякахъ: Бѣлосарайскомъ и Сухумскомъ.

За исключеніемъ маяковъ: Потійскаго, Сухумскаго и Херсонесскаго, службы остальныхъ маяковъ ежегодно требуютъ большихъ издержекъ на капитальное исправленіе и на постройку новыхъ помѣщеній. Поэтому для удовлетворенія такихъ надобностей, необходимо вносить значительную сумму въ смѣту гидрографической части николаевскаго порта.

Всѣ маяки, удаленные отъ городовъ, стоятъ на мѣстахъ, открытыхъ для полнаго дѣйствія вѣтровъ и поэтому подвержены разрушительному вліянію стихій несравненно въ большей степени, чѣмъ городскія строенія, а между тѣмъ ремонтъ черепичныхъ и желѣзныхъ крышъ, по дальности разстояній маяковъ отъ городовъ, весьма дорогъ, и самыя исправленія, не смотря на крайнюю въ нихъ необходимость на маякахъ, не могутъ производиться такъ часто, какъ бы это слѣдовало. Для устраненія этихъ неудобствъ, было бы чрезвычайно выгодно и во всѣхъ отношеніяхъ полезно, ввести на нашихъ маякахъ желѣзныя стропила съ желѣзными цинкованными крышами. Такія крыши хотя и обойдутся въ началѣ дороже обыкновенныхъ крышъ, но по числу лѣтъ службы, безъ всякаго ремонта, выгода отъ устройства желѣзныхъ цинкованныхъ крышъ несомнѣнна, что уже и подтверждается опытомъ устройства

www.starieknigi.info

подобныхъ крышъ въ литейномъ заводѣ николаевскаго адмиралтейства и въ небольшой кузнечной мастерской, потому что оба эти зданія, имѣющія желѣзныя стропила, съ давней поры не требовали никакого исправленія. Въ отношеніи къ штукатуркѣ маячныхъ строеній и въ особенности маячныхъ башень, также замѣчено, что она, подвергаясь вліянію сырости, сильныхъ вѣтровъ, а иногда и брызговъ морской воды, служитъ самый короткій срокъ. Для избѣжанія напрасныхъ расходовъ по возобновленію штукатурки и вообще для лучшаго сохраненія маячныхъ строеній, необходимо покрывать башни, хотя снаружи, слоемъ цемента, который, по прочности своей и способности противудѣйствовать разрушительному вліянію вѣтра и дождей, заслуживаетъ бо́льшаго употребленія.

Въ 1864 году производились, по заведенному порядку, взаимныя наблюденія надъ видимостію нѣкоторыхъ маячныхъ огней, а съ установкою на Тендровскомъ маякѣ новаго аппарата, представилась возможность дѣлать наблюденіе и надъ огнемъ этого маяка съ аджигольскаго телеграфа, находящагося на сѣверномъ берегу днѣпровскаго лимана.

Въ отчетѣ 1863 года упомянуто было о неудобствѣ въ расположеніи створныхъ огней на Кинбурнской косѣ. Въ теченіе навигаціи 1864 года, опытъ вполнѣ подтвердилъ это неудобство, а потому и сдѣлано распоряженіе, къ перемѣщенію означенной створной линіи на сѣверный берегъ днѣпровскаго лимана, при первой къ тому возможности.

Быстро развивающаяся въ послѣднее время торговая дѣятельность николаевскаго порта, вполнѣ зависящая отъ удобства и безопасности плаванія рѣкою Бугомъ, заставляетъ обратить особенное вниманіе на обстановку этой рѣки предостерегательными знаками и маячными огнями. Желательно было бы, чтобы эти маяки замѣняли баканы и вѣхи, въ началѣ и концѣ навигаціи, т. е. въ то время, когда предостерегательные знаки бываютъ особенно нужны, но не находятся на своихъ мѣстахъ.

Плаваніе въ ночное время по Бугу, отъ Волошской косы до Николаева, съ постройкою новыхъ огней, можетъ считаться почти обезпеченнымъ, но въ плаваніи по лиману будетъ еще большое неудобство, отъ несовершенства приспособленій къ

www.starieknigi.info

освѣщенію временныхъ створовъ: Аджигіольскаго, Очаковскаго и Березанскаго, и отсутствіи маячнаго судна около Аджигіола.

Въ 1865 году, предполагается поднять желѣзную башню Керченскаго маяка на высоту отъ 3-хъ до 4 футъ, по слѣдующему обстоятельству: маякъ этотъ построенъ на самомъ берегу, на одномъ уровнѣ съ мостовою, а какъ въ 1863 году сооружена около него новая набережная, отчего вся мостовая была возвышена противу прежней на два фута, то маякъ очутился въ ямѣ. Бывшею въ томъ же 1863 г. 17 и 20-го ноября бурею, Керченскій маякъ былъ затопленъ водою на два фута и къ счастію, что плававшія въ то время рангоутъ и бревна не повредили зданіе маяка.

Въ теченіе того же 1865 года, предполагается привести въ исполненіи еще слѣдующія улучшенія:

1) Установить на оконечности моллы практической гавани въ Одессѣ чугунную маячную башню, высотою въ 36 футъ, съ фонаремъ и аппаратомъ френелевой системы 4-го разряда.

2) Перенести Кинбурнскіе створные огни на сѣверный берегъ Днѣпровскаго лимана, при чемъ ближайшій къ берегу огонь будетъ имѣть красный цвѣтъ, а дальнѣйшій бѣлый. Здѣсь вводится огонь краснаго цвѣта, на основаніи соображеній, изложенныхъ въ отчетѣ 1863 года, собственно для отличія кинбурнской створной линіи отъ подобной же очаковской, освѣщенной двумя бѣлыми огнями.

3) Установить два угловыхъ огня на Волошскомъ маякѣ и окончить устройство небольшихъ маячныхъ огней въ Николаевѣ и на сверсовой косѣ.

4) Устроить четыре временныхъ переносныхъ аппарата, для освѣщенія, въ видѣ опыта, двухъ створныхъ линій на берегу Цареградскаго устья Днѣстровскаго лимана. Одинъ изъ этихъ створовъ будетъ освѣщенъ бѣлыми огнями, для обозначенія внѣшняго колѣна фарватера, а другой створъ освѣтится красными огнями, для указанія мѣста поворота при входѣ въ лиманъ. Необходимость устройства этихъ четырехъ переносныхъ огней, обусловливается частыми измѣненіями фарватера, направляющагося не по прямой линіи.

5) Вслѣдствіе ходатайства новороссійскаго и бессарабскаго генералъ-губернатора, основаннаго на представленіи таганрогскаго градоначальника, о необходимости постановки плавучаго

www.starieknigi.info

маяка въ Таганрогскомъ заливѣ, при входѣ съ моря въ Донское гирло, главное начальство николаевскаго порта, по разсмотрѣніи собранныхъ по этому предмету свѣдѣній, объяснившихъ значеніе этого маяка, признало постановку его вполнѣ дѣломъ полезнымъ. А какъ обществомъ волжско-донскаго пароходства пріобрѣтено уже лѣтомъ 1864 года, для означенной цѣли, новое судно, зимующее теперь въ Нахичевани, то и сдѣлано распоряженіе, о командированіи туда корабельнаго инженера, какъ для подробнаго осмотра судна, такъ и для составленія соображенія о передѣлкѣ его въ плавучій маякъ. За тѣмъ будетъ составлено смѣтное исчисленіе о суммѣ, потребной на содержаніе и освѣщеніе упомянутаго маяка.

Кромѣ означенныхъ выше береговыхъ и плавучихъ маяковъ, содержалось въ Бердянскѣ, по примѣру 1863 года, маячное судно съ мачтою, на которой въ ночное время поднимались два фонаря. Всѣ распоряженія относительно содержанія и освѣщенія этого плавучаго маяка, дѣлаются городомъ, безъ участія черноморскаго вѣдомства.

Въ Восточномъ океанѣ.

Маяки приморской области Восточной Сибири, въ теченіе навигаціи 1864 года освѣщались: Дуэскій съ 15 апрѣля по 16 ноября; Клостеркампскій съ 22 апрѣля по 11 ноября; Константиновскій съ 16 мая по 27 октября; о Петропавловскомъ же маякѣ подобнаго свѣдѣнія не получено.

Вслѣдствіе заявленнаго въ отчетѣ 1863 года предположенія морскаго начальства въ Сибири, о необходимости устройства еще 5 береговыхъ маяковъ, на пунктахъ, поименованныхъ въ томъ отчетѣ, получено увѣдомленіе, что сдѣлано уже распоряженіе, приступить къ постройкѣ одного изъ тѣхъ маяковъ, именно, на островѣ Скрыплева, предъ входомъ въ Босфоръ восточный, со стороны Уссурійскаго залива.

Постоянное вниманіе высшаго морскаго начальства къ улучшенію средствъ безопаснаго плаванія на нашихъ моряхъ, оживляютъ заботу лицъ, въ кругъ дѣйствій которыхъ входитъ эта важная и въ высшей степени полезная для мореходства и коммерціи часть. Съ этою цѣлію, зорко присматриваясь ко всѣмъ улучшеніямъ и измѣненіямъ по освѣщенію маяковъ, въ держа-

www.starieknigi.info

вахъ, по преимуществу морскихъ, нельзя не обратить серьезнаго вниманія на опыты, производимые въ Англіи и Франціи, надъ приложеніемъ магнито-электрическаго освѣщенія на маякахъ. Продолжительные опыты, произведенные въ Англіи, на Зюйдъ-Форландскомъ маякѣ, надъ магнито-электрическимъ освѣщеніемъ и потомъ установка электро-магнитныхъ машинъ и новыхъ катадіоптрическихъ аппаратовъ, на маякахъ: Донженесскомъ въ 1862 году, съ 6 іюня, и на Гевскомъ близъ Гавра, во Франціи, съ 26 декабря 1863 года, дѣйствующихъ по настоящее время съ замѣчательнымъ постоянствомъ, рѣшили вопросъ о возможности приложенія электрическаго свѣта къ освѣщенію маяковъ и о преимуществѣ этого свѣта предъ свѣтомъ масляной лампы. Вице-директоръ департамента и помощникъ директора черноморскихъ маяковъ капитанъ-лейтенантъ Ильинъ, лично осматривали эти маяки и убѣдились въ превосходствѣ ихъ предъ маяками съ масляннымъ освѣщеніемъ, въ слѣдующихъ отношеніяхъ:

При магнито-электрическомъ освѣщеніи, напряженіе свѣта превосходитъ по крайней мѣрѣ въ 10 разъ свѣтъ масляной лампы 1-го разряда, такъ что аппаратъ пятаго разряда, освѣщенный электрическимъ свѣтомъ, превосходитъ всѣ первокласcные огни съ масляными лампами.

Въ случаѣ тумана, силу свѣта легко удвоить, чего невозможно достигнуть съ масляными лампами.

Электрическій свѣтъ, окрашенный краснымъ, зеленымъ или голубымъ цвѣтомъ, не теряетъ силы въ такой степени, какъ свѣтъ масляныхъ лампъ, между тѣмъ какъ зеленый цвѣтъ у масляныхъ лампъ, отнимаетъ $^2/_3$, а красный половину напряженія свѣта.

Замѣна электрической лампы другою требуетъ времени не болѣе полу-секунды, между тѣмъ какъ при употребленіи масляныхъ лампъ, маячный огонь, въ теченіе 10 или 15 минутъ значительно слабѣетъ, потому что въ фокусѣ аппарата держится въ то время небольшая ручная лампа.

Огонь электрическаго маячнаго аппарата невозможно принять за какой нибудь береговой или судовой огонь.

Принадлежность пароваго котла при электрическомъ маякѣ даетъ возможность устроить туманные постоянные сигналы,

www.starieknigi.info

вмѣсто неудобныхъ пушечныхъ выстрѣловъ или колокольнаго звона.

Избытокъ электричества позволяетъ устроивать при маякѣ особенные электрическіе сигналы, для переговоровъ съ военными и купеческими судами.

Наконецъ, въ нашемъ климатѣ, стекла фонаря не будутъ обмерзать такъ сильно, какъ при масляныхъ лампахъ, въ которыхъ, кромѣ того, замерзаетъ и самое масло.

Но какъ ни соблазнительны эти преимущества, есть условія, возможность выполненія которыхъ можетъ подтвердить только собственный опытъ; остается рѣшить, какъ о сравнительной стоимости постройки маяка, исключительно предназначеннаго для магнито-электрическаго освѣщенія, такъ и касательно содержанія его въ техническомъ и экономическомъ отношеніи. Чтобъ скорѣе достигнуть этихъ опытныхъ результатовъ, дирекція черноморскихъ маяковъ, сравнивая Одесскій маякъ съ Зюйдъ-Форландскимъ, въ отношеніи высоты огня, системы и достоинства аппаратовъ, находитъ, что установка электрическихъ машинъ на Одесскомъ маякѣ дастъ результаты еще болѣе удовлетворительные, чѣмъ на Форландскомъ маякѣ, который, не смотря на свои недостатки, поражалъ мореплавателей своимъ блескомъ. Поэтому, до постройки новаго маяка, съ аппаратомъ, приспособленнымъ исключительно для электрическаго свѣта, нѣтъ особенной надобности дѣлать новый діоптрическій аппаратъ, но можно испытывать паровыя и магнито-электрическія машины и въ настоящемъ аппаратѣ Одесскаго маяка.

Сверхъ того, выборъ этотъ обусловливается слѣдующими обстоятельствами:

Одесса есть главнѣйшій торговый портъ въ Черномъ морѣ, который болѣе другихъ посѣщается коммерческими судами.

Аппаратъ Одесскаго маяка постоянный, наиболѣе удобный для магнито-электрическаго освѣщенія и единственный изъ нашихъ постоянныхъ огней, въ которомъ приспособлены наклонныя рамы къ аппарату. Фонарь этого маяка также съ наклонными стойками, которыя не могутъ закрывать отъ глаза мореплавателя, въ нѣкоторыхъ направленіяхъ, чрезвычайно тонкую вертикальную полоску свѣта; эти достоинства одесскаго аппарата и фонаря, въ общей сложности своей, обусловли-

www.starieknigi.info

ваютъ возможность и удобство замѣны масляной лампы магнито-электрическимъ снарядомъ.

Одесскій маякъ находится недалеко отъ Николаева, что облегчитъ доступъ дирекціи маяковъ къ надзору за опытами и дастъ возможность дѣлать своевременно необходимыя распоряженія, въ случаѣ надобности и по телеграфу. Кромѣ того, изъ Одессы легко перевезти всѣ тяжелыя машины и котлы, а также и доставлять топливо и прочіе матеріалы.

Всѣ эти соображенія были утверждены высшимъ морскимъ начальствомъ и послѣдовало Высочайшее соизволеніе, на внесеніе въ смѣту 1865 г., потребной суммы для устройства у насъ перваго магнито-электрическаго маяка въ Одессѣ.

Постоянно стремясь къ улучшенію средствъ для безопаснаго плаванія на нашихъ моряхъ и постоянно встрѣчая затрудненія въ денежныхъ средствахъ къ осуществленію тѣхъ предположеній, которыхъ исполненіе, можетъ быть, избавило бы многія суда отъ гибели, гидрографическій департаментъ еще въ 1856 году обратилъ вниманіе на естественную связь между степенью состоянія всей системы предостерегательныхъ знаковъ на нашихъ моряхъ и сборомъ съ коммерческихъ судовъ, на содержаніе этой части.

До 1856 года, гидрографическому департаменту извѣстно было только о взимаемыхъ въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей сборахъ, на содержаніе маяковъ, съ приходящихъ русскихъ и иностранныхъ судовъ, безъ различія ихъ вмѣстительности, по 7 р. 15 к. съ каждаго судна, на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 3 день марта 1824 года положенія, о доходахъ и расходахъ города Одессы. Сборы эти производились портовыми таможнями и до 1861 года передавались ежетретно въ хозяйственный комитетъ южнаго округа морской строительной части, а съ упраздненіемъ этого комитета, въ гидрографическую часть николаевскаго порта. На основаніи же Высочайше утвержденныхъ 2 мая 1863 г. журналовъ департамента государственной экономіи отъ 12 и 13 февраля того года, означенные сборы перенесены изъ смѣты доходовъ морскаго министерства въ смѣту департамента внѣшней торговли

www.starieknigi.info

и сполна передаются таможенными учрежденіями черноморскихъ и азовскихъ портовъ, въ мѣстныя казначейства министерства финансовъ.

Въ 1856 году гидрографическій департаментъ, желая знать, не существуютъ-ли подобные сборы съ судовъ и въ портахъ Балтійскаго моря, входилъ по этому предмету въ сношеніе съ департаментомъ внѣшней торговли. Изъ доставленной вслѣдствіе того справки, оказалось, что маячные или огневые сборы, какъ съ приходящихъ, такъ и съ отходящихъ судовъ, взимаются въ слѣдующихъ торговыхъ портахъ:

а) Въ Ревелѣ, Гапсалѣ, Кундѣ, Вердерѣ и балтійскомъ портѣ, на основаніи шведскихъ старыхъ правъ и указа бывшей государственной коммерцъ-коллегіи отъ 16 апрѣля 1801 г. за № 7229, по числу ластовъ отъ 10 до 200, въ размѣрѣ отъ 1 руб. 41½ коп. до 4 руб. 23 коп. серебромъ съ каждаго судна, а съ судовъ свыше 200 ластовъ, взыскивается по пропорціи.

б) Въ Ригѣ, Аренсбургѣ, Перновѣ, Либавѣ и Виндавѣ, на основаніи шведскихъ же старыхъ правъ, Высочайше утвержденныхъ въ 1765 году и § 139 рижскаго торговаго устава того же года, по числу ластовъ же, отъ 1 до 60, въ размѣрѣ отъ 14 коп. до 11 руб. 1 коп. сер. съ каждаго судна, а съ судовъ свыше 60 ластовъ и болѣе, взимается по 11 руб. 20 к. съ каждаго. Сборы сіи, составляющіе, по 3 лѣтней сложности, 29553 рубля въ годъ, дѣлаются мѣстными таможнями и поступаютъ отъ нихъ не въ морское вѣдомство, а въ мѣстныя казначейства министерства финансовъ. Особаго счета этимъ деньгамъ неведется въ означенныхъ казначействахъ, а причисляются онѣ къ таможеннымъ сборамъ, которые, вмѣстѣ съ другими губернскими доходами, высылаются въ главное казначейство, на производство опредѣляемыхъ по государственнымъ росписямъ расходовъ.

Съ введеніемъ на нѣкоторыхъ балтійскихъ маякахъ новѣйшихъ усовершенствованій въ освѣщеніи ихъ, расходы на содержаніе маяковъ значительно увеличились, а потому, въ концѣ 1859 года, Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ изволилъ обратить вниманіе министра финансовъ на представляющуюся возможность облегчить казну въ расходахъ на маяки, установленіемъ въ пользу государственнаго казна-

www.starieknigi.info

чейства, весьма справедливаго маячнаго или огневаго сбора съ судовъ, приходящихъ къ кронштадтскому и нарвскому портамъ. На это министръ финансовъ отозвался, что онъ, съ своей стороны, не находитъ никакого уваженія, къ сохраненію существующаго порядка, по которому въ означенныхъ двухъ портахъ, маячнаго или огневаго сбора не взыскивается и, поручивъ департаменту внѣшней торговли, собрать свѣдѣнія, въ какомъ размѣрѣ, какъ и кѣмъ взимаются маячные сборы, куда оные поступаютъ и какъ расходуются въ главнѣйшихъ морскихъ государствахъ Европы, просилъ доставить ему слѣдующее свѣдѣніе: до какой примѣрно суммы долженъ простираться ежегодно доходъ отъ маячнаго сбора, который бы могъ покрывать издержки на устройство и содержаніе маячной части въ Россіи. Изъ собранныхъ по этому предмету данныхъ, оказалось, что стоимость содержанія нашихъ маячныхъ учрежденій, при нынѣшнемъ устройствѣ ихъ, простирается ежегодно до 233711 руб., а съ постепеннымъ введеніемъ предполагаемыхъ усовершенствованій по этой части, означенная сумма должна увеличиться до 650000. Это свѣдѣніе было сообщено министерству финансовъ въ январѣ 1861 года.

Въ октябрѣ 1862 года, на вопросъ гидрографическаго департамента о положеніи дѣла по преобразованію способа взиманія у насъ маячнаго сбора, департаментъ внѣшней торговли отвѣчалъ, что заготовляется по сему дѣлу представленіе въ государственный совѣтъ. Между тѣмъ, въ 1862 году, директоръ лоцманскаго и маячнаго вѣдомства въ Финляндіи, бывъ въ Швеціи по дѣламъ своего управленія, собралъ, по просьбѣ гидрографическаго департамента, свѣдѣнія, о производствѣ тамъ маячнаго сбора и, основываясь на этихъ свѣдѣніяхъ, представилъ проэктъ, о сборѣ у насъ на содержаніе маяковъ и другихъ морскихъ знаковъ съ коммерческихъ судовъ.

Проэктъ этотъ былъ препровожденъ, въ январѣ 1863 года, въ министерство финансовъ, и теперь маячное наше вѣдомство съ нетерпѣніемъ ожидаетъ рѣшенія этого дѣла и надѣется, съ увеличеніемъ сбора, перейдти къ новой, лучшей эпохѣ своей дѣятельности, для пользы мореплаванія и коммерціи.

www.starieknigi.info

Береговые предостерегательные знаки.

Съ упраздненіемъ въ 1863 году телеграфа, находившагося при Толбухиномъ маякѣ, мачта этого телеграфа служила для створа къ огражденію лоцманскими знаками пробной линіи на сѣверномъ фарватерѣ. Но какъ по отзыву кронштадтскаго портоваго начальства, означенная мачта найдена въ степсѣ своемъ сгнившею, а такелажъ ея отъ долговременнаго употребленія пришелъ въ совершенную негодность, то въ отвращеніе опасности для маячной прислуги, отъ внезапнаго паденія мачты, она снята, а на мѣстѣ ея, къ навигаціи 1865 года, будетъ поставленъ столбъ, окрашенный черною краскою, высотою въ 5 сажень, съ равностороннимъ на верху трехугольникомъ изъ досокъ.

Заявленное въ отчетѣ 1863 года предположеніе, о необходимости капитальнаго исправленія и окраски башни, находящейся въ Рижскомъ заливѣ, на островѣ Патерностерѣ, при входѣ изъ этого залива въ Моонзундъ, лѣтомъ 1864 г. приведено въ исполненіе средствами дирекціи Балтійской лоціи. Что же касается до другаго предположенія, упомянутаго въ томъ же отчетѣ, относительно постройки новыхъ башень на островѣ Лавенсари, на мысахъ: Ляпинели и Вайноне, на отрубѣ близъ мыса Онтика и на островѣ Моонѣ, то хотя на устройство нѣкоторыхъ изъ этихъ башень и изысканы были средства, но дирекція не имѣла возможности, въ лѣтѣ 1864 г., начать работы по этому предмету, потому что состоящіе при ней 2 инженерные офицера, бывъ командированы съ ранней весны, для ремонтированія маяковъ, едва могли кончить эти занятія къ октябрю мѣсяцу. По этому обстоятельству, постройка башень и отложена до лѣта 1865 года.

По финляндскому берегу, въ отношеніи къ береговымъ предостерегательнымъ знакамъ, исполнено слѣдующее:

1) Для открытыхъ въ 1863 году, въ Ботническомъ заливѣ, двухъ новыхъ фарватеровъ, изъ коихъ первый находится между лоцманскими станціями Бренд-э и Стуббенъ, а другой — ведущій отъ средины перваго, близъ островка Юттеруддшера, мимо Ритгрунда, къ NW въ море, поставлены двѣ неосвѣщаемыя башни и пять морскихъ знаковъ. Сверхъ того, при этихъ

www.starieknigi.info

фарватерахъ, устроены двѣ лоцманскія станціи, подъ названіями: Юттерудднеръ и Ритгрундъ.

2) Для извѣщенія судовъ, по требованію ихъ, о возможности или невозможности выѣзда къ нимъ лоцмановъ, для проводки, поставлено два сигнальныхъ флагштока: одинъ въ Ботническомъ заливѣ, въ вазаской лоцманской дистанціи, при лоцманской станціи Бергшеръ, а другой, въ гельсингфорской лоцманской дистанціи, при лоцманской станціи Унасъ, на островѣ Рогшеръ.

Сверхъ того, доведено до свѣдѣнія гидрографическаго департамента, что находившійся въ Ботническомъ заливѣ, въ вазаской лоцманской дистанціи, при входѣ съ моря къ гавани Бренд-э (Николай-стадъ), деревянный знакъ на островѣ Корсэръ, отъ бывшихъ сильныхъ штормовъ, упалъ, и что вмѣсто его, другаго знака поставлено не будетъ, потому что существующая на томъ же островѣ, по близости бывшаго знака, лоцманская караульня, будучи выбѣлена съ морской стороны, вполнѣ замѣняетъ прежній знакъ.

Въ Бѣломъ морѣ. Въ отчетѣ 1862 года заявлено было: 1) о необходимости возобновленія разрушившагося въ лѣтѣ того года, отъ сильныхъ вѣтровъ, знака на островѣ Вешнякѣ (одномъ изъ 3-хъ острововъ), служившаго для опознанія берега и для входа въ проливъ на якорное мѣсто, и 2) о пользѣ постановки при томъ знакѣ, въ нѣкоторомъ отъ него разстояніи, двухъ столбовъ, на подпорахъ, для того, чтобы створы этихъ столбовъ съ вышеупомянутымъ знакомъ, могли служить для мореплавателей средствомъ какъ для опредѣленія мѣста относительно мелей: Орловской и Горяиновской, такъ и для повѣрки компасовъ. Еще въ лѣтѣ 1863 года, предназначено было осуществить оба эти предположенія, но неудалось по неявкѣ желающихъ принять на себя подрядъ на работы съ торговъ. Въ 1864 же году, башня построена и столбы поставлены. Башня имѣетъ видъ трехугольной усѣченной пирамиды, покрытой крышею. Высота башни отъ основанія 42, а отъ горизонта воды 68 футъ. Цвѣтъ башни бѣлый, съ чернымъ основаніемъ и красною крышею. Поставленные же около означенной башни, на подпорахъ и ряжевыхъ основаніяхъ, два столба, по направленію на NO и SO отъ нея, въ разстояніи ста сажень, имѣютъ высоту, каждый въ 28 футъ и окрашены бѣлою краскою. Сѣверный

www.starieknigi.info

столбъ, будучи въ створѣ съ башнею, показываетъ направленіе на сѣверную оконечность орловской мели, а южный столбъ, въ створѣ же съ башнею, показываетъ направленіе на южную оконечность горяиновской мели.

Изъ шести паръ створныхъ знаковъ, поставленныхъ въ разныхъ мѣстахъ корабельнаго фарватера р. Сѣверной Двины, для означенія его направленія и границъ отмелей, послѣ вскрытія этой рѣки отъ льда весною 1864 года, не оказалось одной пары такихъ знаковъ на островѣ Никольскомъ и одного знака на безъимянномъ островѣ, служившаго для означенія прохода чрезъ мелководіе противъ Лапоминской гавани, называемаго пассомъ. Впрочемъ, къ 1 іюля того же года, вмѣсто неоказавшихся знаковъ, уже были поставлены другіе.

Въ отчетѣ 1863 года упомянуто было о неудовлетворительномъ состояніи створныхъ знаковъ на мурманскомъ и пудожемскомъ устьяхъ. Хотя эти знаки, бывъ исправлены въ томъ же году, на столько, что простояли не только навигацію 1863, но безъ исправленій и поддержки прослужили и навигацію 1864 года, однакожъ, за всѣмъ тѣмъ, предположенное капитальное исправленіе знаковъ обоихъ устьевъ, вмѣстѣ съ перенесеніемъ нѣкоторыхъ изъ нихъ на другія мѣста, неизбѣжно, потому что направленіе фарватеровъ чрезъ бары этихъ устьевъ нѣсколько уклонилось отъ створныхъ линій. Это перемѣщеніе предполагается исполнить въ навигацію 1865 года, послѣ обычной постановки вѣхъ по фарватерамъ чрезъ бары.

Въ Каспійскомъ морѣ, для установки при бакинской и астрабадской станціяхъ, на желѣзныхъ судахъ, магнитовъ, и вообще для опредѣленія девіаціи компасовъ, поставлено при каждой изъ тѣхъ станцій по 2 пары створныхъ знаковъ, по меридіану и параллели. Знаки эти состоятъ изъ брусьевъ, высотою до 30 футъ, подпертыхъ контрофорсами и имѣющихъ на верху трехугольники, которые укрѣплены на сѣверныхъ и западныхъ створахъ, вершинами кверху, а на южныхъ и восточныхъ—вершинами книзу. По цвѣту, обѣ пары знаковъ при бакинской станціи, черные; при астрабадской же станціи, южные и восточные знаки черные, а сѣверные и западные красные.

Въ отчетѣ 1862 года заявлено было предположеніе, о постановкѣ временныхъ предостерегательныхъ изъ шестовъ знаковъ, на камняхъ: Два брата, Нефтяныхъ, Бакланьемъ и Малой

www.starieknigi.info

плитѣ. По полученному отъ мѣстнаго начальства увѣдомленію, изъ числа упоминаемыхъ знаковъ, въ 1864 году поставлены уже два, именно на островкѣ Малая плита, лежащемъ къ востоку отъ Апшеронскаго полуострова и на наружномъ камнѣ Бакланій. Знакъ на островѣ Малая плита, состоитъ изъ вертикальнаго шеста съ крестомъ на вершинѣ его и съ четырьмя подпорами, обшитыми горизонтально тремя поясами изъ досокъ, а знакъ на камнѣ Бакланій состоитъ изъ вертикальнаго шеста съ шаромъ на вершинѣ его и съ четырьмя подпорами, обшитыми, горизонтально, двумя рядами изъ досокъ. Оба знака выкрашены красною краскою и, возвышаясь отъ основанія на 15, а отъ поверхности моря на 21 футъ, могутъ быть видимы за $5^1/_4$ ит. миль.

При осмотрѣ въ лѣтѣ 1864 года предостерегательнаго знака, поставленнаго въ 1856 году на островѣ Тюленьемъ, онъ найденъ былъ въ ненадежномъ положеніи, потому что все бывшее въ немъ желѣзное скрѣпленіе похищено. Хотя этотъ знакъ, въ лѣтѣ того же 1864 года, по возможности исправленъ,—но настоитъ надобность сдѣлать его вновь той же высоты и того же вида, какъ и настоящій,—о чемъ и заявлено главному портовому начальству въ Астрахани.

Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ, послѣдовали нижеозначенныя перемѣны, въ устроенныхъ тамъ предостерегательныхъ знакахъ:

1) Такъ какъ направленіе входа въ Цареградское устье рѣки Днѣстра, означаемое баканами и двумя створными береговыми знаками, весьма часто, послѣ продолжительныхъ свѣжихъ NO и SO вѣтровъ, измѣняется, и чрезъ это баканы и створные знаки, послѣ промѣра, дѣлаемаго нѣсколько разъ въ теченіе лѣта, переставляются, то для предостереженія судовъ, желающихъ войдти въ устье, принято за правило, поднимать, на одномъ изъ створныхъ знаковъ, красный флагъ, для обозначенія, что фарватеръ еще не промѣренъ, а баканы и створные знаки стоятъ не на мѣстѣ.

2) Поставленный въ 1863 году, въ Азовскомъ морѣ, на островкѣ, образующемся въ малую воду на отмели у Долгой косы, деревянный знакъ, фундаментомъ для котораго служила обыкновенная желѣзная систерна, наполненная камнемъ, въ теченіе навигаціи 1864 года былъ снесенъ и послѣ того не

www.starieknigi.info

найденъ. Можно было бы помириться съ мыслію о потерѣ ежегодно, съ наступленіемъ зимы, одного знака и систерны, если бы была увѣренность, что знакъ, такимъ способомъ установленный, продержится на своемъ мѣстѣ въ теченіе всего навигаціоннаго времени; но, къ сожалѣнію, на это нельзя вполнѣ разсчитывать. Между тѣмъ пунктъ, обозначаемый этимъ знакомъ, имѣетъ такое важное значеніе въ лоціи Азовскаго моря, что заслуживаетъ особеннаго вниманія, и потому необходимо устроить другое, болѣе прочное сооруженіе, которое, впрочемъ, по свойству грунта въ этомъ мѣстѣ, весьма затруднительно и потребуетъ значительныхъ издержекъ. До пріисканія же этихъ средствъ, въ предстоящую навигацію, будетъ поставленъ на отмели у Долгой косы, деревянный знакъ, подобный прежнему.

Деревянные знаки на Тендровской косѣ приходятъ въ ветхость и необходимо замѣнить ихъ новыми, деревянными же, или желѣзными. Это предположено исполнить въ 1866 году.

Въ Восточномъ океанѣ. Сверхъ существующихъ въ Амурскомъ лиманѣ 14 береговыхъ створныхъ знаковъ, въ 1864 году поставлена пара такихъ же знаковъ, на двухъ мысахъ обрывистаго берега, въ бухтѣ Сомонъ, залива де-Кастри, западнѣе александровскаго поста, въ $^3/_4$ мили отъ него. Знаки эти трехугольные, окрашенные бѣлою краскою; взаимное между ними разстояніе около 200 сажень, а направленіе створной линіи NW и SO 73° 07′ по правому компасу. Высота переднаго или восточнаго створнаго знака отъ основанія 4 сажени, а отъ поверхности моря 11 сажень; высота же задняго или западнаго знака отъ основанія 5, а отъ поверхности моря 15 сажень. Створъ этотъ устроенъ для опредѣленія на судахъ девіаціи компасовъ, но онъ служитъ и указателемъ входа на рейдъ. Кромѣ того, на константиновской батареѣ построенъ трехугольный пирамидальный знакъ, посредствомъ котораго образовавшійся створъ съ маякомъ на батареѣ составляетъ продолженіе Патхскаго створа и служитъ указаніемъ для выхода и входа на николаевскій рейдъ.

Постановка бакановъ и вѣхъ.

Въ навигацію 1864 г., всѣ упомянутыя въ отчетѣ 1863 г. улучшенія, касающіяся до безопасности судоходства, были при-

www.starieknigi.info

ведены въ исполненіе. Такимъ образомъ, въ промежутокъ времени, отъ вскрытія р. Невы, до совершеннаго очищенія отъ льда,—продолжавшійся, въ истекшемъ году, съ 11 апрѣля до конца мая,—невскіе фарватеры обозначались: по черной сторонѣ бакановъ, шестами съ красными голиками, а по бѣлой сторонѣ бакановъ, также шестами, но съ черными голиками и бѣлыми подъ ними флагами, которые безпрестанно осматривались и снесенные льдомъ тотчасъ же замѣнялись новыми. Эта, въ первый разъ исполненная мѣра, имѣла благодѣтельныя послѣдствія, потому что со вскрытія р. Невы до обстановки фарватеровъ баканами и вѣхами, не было ни одного несчастнаго случая съ судами, приходившими къ с.-петербургскому порту. Къ концу мая, какъ выше сказано, невскіе фарватеры были уже обставлены баканами и вѣхами.

Для предполагаемаго освѣщенія большаго невскаго фарватера и входа въ Неву, о чемъ уже говорено было въ отчетахъ 1862 и 1863 годовъ, по распоряженію гидрографическаго департамента изготовлены были два образцовыхъ фонаря, изъ которыхъ въ одномъ вставлены были стекла золотисто-желтаго, а въ другомъ молочнаго цвѣта; въ каждомъ же фонарѣ помѣщено было по одной керасиновой лампѣ, силою въ 20 свѣчей. Устроенные такимъ образомъ фонари, въ навигацію 1864 года зажигались для опыта въ ночное время, при баканахъ, стоявшихъ вблизи плавучаго маяка большаго невскаго фарватера, подъ наблюденіемъ командира этого маяка, и хотя изъ отзыва, полученнаго по закрытіи навигаціи 1864 года, отъ одного изъ пароходныхъ обществъ, содержащихъ сообщеніе между Кронштадтомъ и С.-Петербургомъ, и видно было, что избранные цвѣта огней удовлетворяли своей цѣли, но гидрографическій департаментъ не ограничился этимъ отзывомъ, а поручилъ особой коммисіи, сдѣлать еще рядъ наблюденій надъ тѣми же огнями, съ разныхъ дистанцій. Результатъ этихъ новыхъ опытовъ показалъ, что цвѣтъ огня въ фонарѣ со стеклами золотисто-желтаго цвѣта, хотя и переходилъ въ блѣдно-красный, но былъ явственнѣе видимъ огня въ фонарѣ со стеклами молочнаго цвѣта, который и на близкомъ отъ него разстояніи, весьма мало отличался отъ обыкновенныхъ огней. На основаніи этого результата, коммисія положила, что если взамѣнъ стекла молочнаго цвѣта, будетъ вставлено свѣтло-зеленое матовое, а

www.starieknigi.info

желто-золотистое будетъ замѣнено такимъ же, но матовымъ, то эти цвѣта будутъ вполнѣ соотвѣтствовать ожидаемой цѣли и ни въ какомъ случаѣ не могутъ смѣшиваться съ кожуховыми фонарями на пароходахъ, потому что пароходы, идущіе подъ парами, несутъ два огня, изъ коихъ одинъ темно-изумруднаго, а другой красно-яхонтоваго цвѣта, и сверхъ того имѣютъ еще третій бѣлый огонь на мачтѣ или флагштокѣ. Какъ это предположеніе коммисіи подтвердилось и на опытѣ, то въ гидрографическомъ департаментѣ, составлены соображенія, о способахъ освѣщенія входа въ Неву и объ издержкахъ на то потребныхъ, которыя и сообщены С.-Петербургскому военному генералъ-губернатору, согласно требованію его, изложенному въ отчетѣ 1863 года. За тѣмъ, дальнѣйшія распоряженія по осуществленію проэкта объ освѣщеніи большаго Невскаго фарватера, будутъ зависѣть отъ того отвѣта, который получится отъ города, относительно возможности принять на себя издержки по устройству и содержанію освѣщенія входа въ Неву, такъ какъ освѣщеніе фарватера принесетъ для судоходства существенную пользу въ такомъ только случаѣ, когда входъ въ рѣку получитъ надлежащее освѣщеніе и установлены будутъ положительныя правила и строгій надзоръ относительно мѣстъ прихода и установки судовъ въ самой рѣкѣ.

По Кронштадтскимъ рейдамъ, по направленію къ Петергофу и до невскаго плавучаго маяка, вѣхи, баканы и бочки, были поставлены по очищеніи фарватера отъ льда. Постановка этихъ знаковъ начата 17 апрѣля, а окончена 18 іюня.

По случаю заявленнаго въ отчетѣ 1863 года предположенія, о необходимости въ измѣненіи существовавшаго порядка огражденія опасныхъ мѣстъ на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ разноцвѣтными вѣхами, въ навигацію 1863 года сдѣланы были по этому предмету слѣдующія распоряженія:

1) На срединѣ линіи, соединяющей форты: Константинъ и Павелъ, оставленъ для судовъ проходъ шириною около 100 сажень, по сѣверную сторону котораго поставлена красная бочка и при ней вѣха съ краснымъ флагомъ, а по южную бѣлая бочка и при ней вѣха съ бѣлымъ флагомъ.

2) Отъ красной бочки упомянутаго прохода, къ NW отъ нея, поставленъ рядъ вѣхъ съ красными флагами, для огражденія рейда съ сѣвера; а отъ бѣлой бочки у того же прохода, къ W

www.starieknigi.info

отъ нея, для обозначенія южной стороны рейда, сначала поставленъ рядъ вѣхъ съ бѣлыми флагами, а далѣе къ SW рядъ вѣхъ съ голиками, разструбами вверхъ. Къ этому послѣднему ряду вѣхъ съ бѣлыми флагами, прибавлено впослѣдствіи еще три бѣлыхъ вѣхи, между бѣлою бочкою и третьею вѣхою отъ николаевской батареи.

3) Къ W отъ того же прохода, вмѣсто прежнихъ трехъ, поставленъ только одинъ красный баканъ № 4, собственно для означенія глубины $26^{3}/_{4}$ футъ, и за тѣмъ остальные два бакана: красный подъ № 3 и бѣлый подъ № 5, равно какъ и красная вѣха, ставившаяся прежде отъ Толбухина маяка на SO $55^{1}/_{2}°$ въ разстояніи $2^{1}/_{6}$ мили, выставлены не были, какъ оказавшіеся излишними, по постановкѣ 2-хъ бочекъ въ проходѣ на меридіанѣ форта Константинъ, и

4) Съ назначеніемъ прохода для судовъ, между красною и бѣлою бочками, уменьшенъ и уголъ освѣщенія Николаевскаго или Кронштадтскаго маяка (на Кроншлотѣ), о чемъ уже упомянуто выше.

Сверхъ того, кронштадтское портовое начальство распорядилось, съ открытіемъ навигаціи 1864 года, до окончательной разстановки по кронштатскому рейду предостерегательныхъ знаковъ, постановкою парохода на SW отъ форта Константинъ, въ 350 саженяхъ отъ него, собственно для обозначенія входа на тотъ рейдъ, а отъ гидрографическаго департамента, при благовременномъ объявленіи въ газетахъ обо всѣхъ означенныхъ перемѣнахъ по лоціи, сдѣлано было для мореплавателей предупрежденіе, о непремѣнномъ наблюденіи правила: не заходить за линіи красныхъ и бѣлыхъ вѣхъ, а также и голиковъ, подъ опасеніемъ неминуемой аваріи.

До 1864 года, работы по нагрузкѣ и выгрузкѣ камней и якорей, для надобностей лоціи кронштадтскаго порта, на мѣстѣ ихъ склада въ военной гавани, на дамбѣ у почтовыхъ воротъ, производились рабочею силою, помощію веревокъ и подкладныхъ досокъ, что́ сопряжено было не только съ большими затрудненіями и медленностію, но даже и съ опасностію для рабочихъ, потому что въ осеннее холодное время, каждый поднимаемый предметъ, котораго тяжесть доходитъ до 37 пудъ,

www.starieknigi.info

при малѣйшей неосторожности, легко можетъ соскользнуть и тѣмъ причинить вредъ и людямъ и тому судну, съ котораго онъ выгружается. Въ отвращеніе этихъ неудобствъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ, для доставленія возможности производить упомянутыя работы съ большею поспѣшностію, по распоряженію портоваго начальства, весною 1864 г., устроенъ подъемный кранъ на надлежащемъ мѣстѣ.

Съ учрежденіемъ въ 1864 году, при кронштадтскомъ портѣ, особаго цеха лоцмановъ, о дѣйствіяхъ котораго будетъ сказано ниже, представляется возможность, по случаю достаточнаго ознакомленія этихъ лоцмановъ съ фарватерами: кронштатскихъ большаго и малаго рейдовъ и невской губы до плавучаго маяка большаго невскаго фарватера, уменьшить число ставимыхъ вѣхъ на слѣдующихъ мѣстахъ:

а) По сѣверную сторону фарватера большаго рейда, при ряжевой преградѣ, — оказываются излишними шесть красныхъ вѣхъ, считая отъ запада, именно: 2, 4, 6, 8 и 10 и кромѣ того, 4 вѣхи, ограждающія фарватеръ отъ купеческаго угла, и

б) на восточномъ рейдѣ, также оказываются излишними: голикъ, ставящійся отъ южнаго военнаго угла по правому компасу на SO 73½°, въ разстояніи 135 сажень, для означенія затонувшаго судна, и бѣлая вѣха съ краснымъ въ срединѣ кругомъ, ставимая на глубинѣ 6 футъ, противъ пролома.

Сверхъ того, во избѣжаніе частой разстановки по малому кронштадтскому рейду, имѣющему небольшую ширину, вѣхъ, которыя безпрестанно стаскиваются со своихъ мѣстъ проходящими между нихъ судами, и чрезъ то, не смотря на самое бдительное надъ вѣхами наблюденіе, многія изъ нихъ портятся и даже совершенно пропадаютъ, признано болѣе полезнымъ, существовавшій доселѣ порядокъ огражденія опасностей означеннаго рейда, измѣнить такимъ образомъ:

1) Для прохода по этому рейду судовъ, оградить его фарватеръ бѣлыми вѣхами, на глубинѣ 20 футъ, только по сѣверную сторону ораніенбаумской отмели, а ставившіяся по тому фарватеру любскія вѣхи, замѣнить красными; за тѣмъ, другихъ вѣхъ, при концахъ мелей, на глубинахъ 18 и 19 футъ, уже не ставить, и

www.starieknigi.info

2) къ числу вѣхъ, ставимыхъ для огражденія ораніенбаумскаго рифа съ восточной стороны, прибавить еще три вѣхи.

По изложенному въ отчетѣ 1863 года неудобству въ постановкѣ на малыхъ глубинахъ вѣхъ съ камышевыми сѣтками, согласно сдѣланному распоряженію, такія вѣхи, въ навигацію 1864 года, были выставлены только на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ, при чемъ у каждой изъ нихъ удлиненъ былъ, по возможности, внизу бакана шестъ, чтобъ дать вѣхамъ вертикальное положеніе. Однакожъ, опытъ показалъ, что и эта мѣра мало принесла пользы, потому что вѣхи, отъ тяжести пялъ, оплетенныхъ камышемъ, принимали очень наклонное положеніе и оттого шесты ихъ, въ свѣжія погоды, безпрестанно ломались. Хотя, для избѣжанія этого, и имѣется въ виду средство, замѣнить существующіе шпиртъ-бакены болѣе толстыми, но какъ это потребуетъ излишняго расхода, такъ какъ стоимость каждаго пяла, оплетеннаго камышемъ, и безъ того равняется стоимости четырехъ пялъ съ флагами, то признано болѣе полезнымъ и для казны выгоднымъ, съ навигаціи 1865 г. и впредь ежегодно, ставить и по большому кронштадтскому рейду прежнія флажныя вѣхи, о чемъ и сдѣлано надлежащее распоряженіе.

По Финскому и Рижскому заливамъ, Моонзунду и части Балтійскаго моря, кромѣ финляндскаго прибрежья, для постановки вѣхъ и бакановъ были назначены: винтовый транспортъ «Артельщикъ», пароходо-фрегатъ «Соломбала» и винтовая шкуна «Баканъ». Винтовая шкуна «Вѣха», зимовавшая въ Кронштадтѣ, не могла быть употреблена для означенной надобности, по случаю производившихся тамъ надъ нею исправленій.

Огражденіе рифовъ и мелей на пространствѣ первой дистанціи, отъ Толбухина маяка до мыса Переспе, у залива Монвикъ, со включеніемъ и нарвской губы, исполнено на транспортѣ «Артельщикъ», къ 25 мая. Постановка вѣхъ второй дистанціи, отъ Кокшхера до Дагерорта, или входа въ Балтійское море, со включеніемъ ревельскихъ губы и рейда и залива Рогервикъ, исполнена пароходо-фрегатомъ «Соломбала» къ 16 мая. Разстановка же знаковъ по третьей и послѣдней дистанціи, отъ штапельботенскаго рифа по Моонзунду, Рижскому заливу, до Люзерорта, со включеніемъ проходовъ на аренсбургскій рейдъ и къ

www.starieknigi.info

городу Гапсалю, сѣвернѣе островка Руке-ратта, исполнена къ 1 мая, шкуною «Баканъ», которая вмѣстѣ съ тѣмъ доставила на Домеснесскій плавучій маякъ всѣ продовольственныя и матеріальныя потребности на годичное время, и поставила при сѣверномъ концѣ штапельботенскаго рифа, желѣзный баканъ Стонея. Баканъ этотъ снятъ тою же шкуною 12-го октября и отведенъ къ Вормскому маяку, гдѣ сданъ въ вѣдѣніе смотрителя этого маяка.

При разстановкѣ въ 1864 году предостерегательныхъ знаковъ по балтійской дирекціи, въ точности были приведены въ исполненіе всѣ тѣ предположенія по этой части, о которыхъ заявлено въ отчетѣ 1863 года.

Съ открытіемъ навигаціи 1865 года, для бо́льшаго обезпеченія плаванія судовъ по Финскому и Рижскому заливамъ и Моонзунду, предназначено поставить вновь и взамѣнъ прежнихъ, нижеозначенные предостерегательные знаки, въ слѣдующихъ пунктахъ:

1) При концѣ рифа, простирающагося къ N отъ сѣверной оконечночти острова Гогланда, по створу гогландскихъ маяковъ, на глубинѣ 6 сажень, знакъ въ видѣ двухъ черныхъ конусовъ, соединенныхъ вершинами вмѣстѣ.

2) По западную сторону банки Піанъ-матала, лежащей у сѣверной оконечности острова Гогланда, подъ глубиною 21 фута,—два шпиртъ-бакана съ черными голиками, разструбами внизъ, по направленію отъ нижняго Гогландскаго маяка на R NW $49^{1}/_{2}^{0}$ на глубинѣ 6 сажень.

3) На ревельскомъ рейдѣ, у западной оконечности ревельстейнской банки, вмѣсто ограждавшаго доселѣ эту оконечность голика краснаго съ чернымъ пополамъ, разструбомъ внизъ, будетъ ставиться знакъ въ видѣ конуса, вершиною кверху, чернаго цвѣта.

4) На томъ же рейдѣ, у Новой мели, къ сѣверу отъ ограждающихъ ее вѣхъ, въ 60 саженяхъ, будетъ поставленъ, для опыта, баканъ съ колоколомъ системы Герберта, имѣющій видъ закругленнаго сквознаго конуса, на вершинѣ котораго утвержденъ шаръ, а надъ шаромъ барабанъ. Самый баканъ будетъ окрашенъ красною, а шаръ и надъ нимъ барабанъ черною краскою.

www.starieknigi.info

Высота бакана надъ горизонтомъ воды 18 футъ. Баканъ этотъ предположено снимать съ его мѣста ежегодно 1 ноября.

5) Въ Моонзундѣ, для огражденія выдавшейся къ западу части штапельботенскаго рифа, поставится по W сторону отдѣльной 16 футовой банки, лежащей противъ камня Фрисъ-грундъ, шпиртъ-бакенъ съ чернымъ голикомъ, разструбомъ внизъ, на глубинѣ 6 сажень и по направленіямъ отъ временнаго знака Саксбинесъ на NW 33½°, корчмы Харилайдъ NW 4½° и отъ кирки Палукюль на островѣ Даго NO 61°.

6) Въ Моонзундѣ же, при входѣ изъ Рижскаго залива, по западную сторону отдѣльной 11 футовой банки Ларина, поставится шпиртъ-бакенъ съ чернымъ голикомъ разструбомъ внизъ, на глубинѣ 6 сажень и по направленіямъ отъ мельницы Вертель на SW 74° и отъ башни Патерностеръ SO 31°, и

7) Въ Рижскомъ заливѣ, вмѣсто шпиртъ-бакена съ бѣлымъ голикомъ разструбомъ вверхъ, ставившагося съ 1863 года при концѣ люзерортскаго рифа, по направленіямъ: отъ Люзерортскаго маяка на NW 40° и отъ башни на горѣ Блаубергенъ на W, на глубинѣ 6 сажень, будутъ поставлены при тѣхъ же румбахъ, въ близкомъ одинъ отъ другаго разстоянія, два шпиртъ-бакена съ двойными черными голиками, разструбами вверхъ и внизъ, положеніе ихъ будетъ на O и W.

Сверхъ того, будетъ ограждена двойнымъ голикомъ краснаго и чернаго цвѣта, найденная въ 1864 г., въ Финскомъ заливѣ, англійскимъ купеческимъ судномъ «Сити-Рокъ», новая каменная 15 футовая банка, лежащая на срединѣ между островомъ Нерва и камнемъ Ита-киви, но не прежде, какъ по точномъ ея обслѣдованіи. Также предполагается поставить шпиртъ-бакенъ съ чернымъ голикомъ разструбомъ вверхъ, для означенія найденнаго въ томъ же 1864 году, затонувшаго судна, къ W въ ½ мили отъ 22 футовой банки Чернова, если это судно окажется не размытымъ.

Входы въ финляндскіе шхеры и шхерные фарватеры, съ начала навигаціи 1864 года, были ограждены вѣхами и знаками, какъ прежде, по распоряженію тамошняго лоцманскаго и маячнаго вѣдомства и, сверхъ того, въ означенную навигацію, сдѣланы въ постановкѣ предостерегательныхъ знаковъ слѣдующія измѣненія и дополненія:

1) У 27 футовой банки Сытина, находящейся на фарватерѣ,

www.starieknigi.info

ведущемъ съ моря на свеаборгскій рейдъ, по обстоятельствамъ, изложеннымъ въ отчетѣ за 1863 годъ, къ имѣвшейся при ней вѣхѣ съ флагомъ, красный съ бѣлымъ вдоль, утвержденъ выше флага крестъ.

2) По случаю открытія въ Ботническомъ заливѣ, въ улеборгской лоцманской дистанціи, близъ входа въ Нью-Карлебю, новаго фарватера отъ острова Турсэнъ къ югу до плеса Бунэсъ, опасныя на этомъ фарватерѣ мѣста обозначены вѣхами и на островѣ Куббенъ учреждена лоцманская станція съ двумя младшими лоцманами и однимъ лоцманскимъ ученикомъ, которые должны проводить суда отъ рейда Турс-энъ до острова Крокшеръ и до плеса Бунэсъ, на разстояніи $1^1/_2$ нѣм. миль и обратно.

3) Въ томъ же заливѣ, обставлены вѣхами два вновь открытые фарватера: одинъ между лоцманскими станціями Брендъ-э и Стуббенъ, а другой, ведущій отъ средины перваго, близъ островка Юттеруддшера, мимо Ритгрунда къ NW въ море.

4) Вновь открытыя въ 1864 г., въ финляндскихъ шхерахъ, мели, ограждены нижеслѣдующими знаками.

Названіе мелей:	Какіе знаки поставлены.
а) 16-ти футовая, Гран-Грундетъ (открытая пароходо-фрегатомъ «Олафъ»), находится въ абоскихъ шхерахъ, въ $1^1/_2$ ит. миляхъ къ W отъ острова Алэ.	Съ западной стороны голикъ, а ставившійся здѣсь въ близкомъ разстояніи шестъ снятъ.
б) 7-ми футовая, Брудхольмсъ-Грундетъ (открытая пароходо-фрегатомъ «Смѣлый»), находится тоже въ абоскихъ шхерахъ, въ 210 саж. къ WtS отъ острова Лилла-Брудхольменъ.	Съ западной стороны голикъ.
в) 13-ти футовая, Эсплундс-грундъ (открытая винтовымъ корветомъ «Соколъ»), находится въ Аландскихъ шхерахъ, въ проливѣ Крокшерсзундъ, въ 200 саж., къ OSO отъ юговосточнаго мыса острова Энклинге.	Съ восточной стороны голикъ.
г) 11-ти футовая Тор-порсгрундетъ, находится въ абоскихъ шхерахъ, на фарва-	Съ западной стороны голикъ.

www.starieknigi.info

терѣ между Липерт-э и Лёк-э, въ 60 саж. къ NtW отъ сѣверной оконечности острова Латишеръ.

д) 19-ти футовая, Громобой (открытая пароходо-фрегатомъ того же имени), находится на фарватерѣ отъ Твереминэ къ Экнесу, между островами Бьернхольмъ и Герн-э. — Шестъ съ крестомъ.

е) 9-ти футовая, Скоргшерс - Эстра-грундъ, находится въ $2^1/_2$ миляхъ къ NW отъ мыса Гангеудда, между островами Скогшеръ и Андельшеръ. — Шестъ съ крестомъ.

ж) 5-ти футовая, Эстра-оулу-грундъ, находится у восточнаго берега Ботническаго залива, на фарватерѣ между станціями Госхелланъ и Берг-э. — Вѣха съ краснымъ флагомъ и бѣлымъ квадратомъ въ срединѣ.

з) 12-ти футовая, Аргогрундъ, находится на фарватерѣ близъ лоцманской станціи Рэншеръ, на параллели города Вазы. — Голикъ.

і) 8-ми футовая, Мункгольмсъ-грундъ, находится въ гельсингфорской лоцманской дистанціи, при входѣ въ заливъ Сандвикъ, въ 30 саженяхъ къ SW отъ юго-западнаго мыса острова Мункгольмъ. — Голикъ.

и) 7-ми футовая, Шепсъ-удсъ-грундъ, находится въ той же лоцманской дистанціи, по срединѣ Коббель-эскаго плёса, въ 200 саженяхъ отъ мыса Шендсъ-удденъ. — Шестъ.

5) Одинъ изъ входовъ на свеаборгскій рейдъ, между островами: Сандхамномъ и Кунсхольмомъ, загражденъ на всегда, и

6) Ставившаяся въ абоскихъ шхерахъ, въ лоцманской дистанціи Ломъ, для обозначенія Энгельшерской или Ингольшерской мели, вѣха съ бѣлымъ флагомъ снята и впредь ставиться не будетъ.

Въ Бѣломъ морѣ, по вскрытіи въ 1864 году рѣки Сѣверной Двины отъ льда, не было возможности тотчасъ же приступить къ разстановкѣ бакановъ и вѣхъ, какъ по причинѣ огромныхъ

www.starieknigi.info

массъ льда, скопившихся на отмеляхъ и разбросанныхъ по берегамъ рѣки, такъ и по быстротѣ теченія, доходившей у Новодвинской крѣпости до 5 узловъ. Какъ въ это время, оттаявшія или подмываемыя теченіемъ льдины, отрываясь отъ береговъ, а также и лёдъ, выходящій изъ р. Пинеги въ р. Сѣверную Двину (подобно Ладожскому въ р. Неву), безпрерывно несутся по рѣкѣ, что продолжается иногда до двухъ недѣль, то изъ опасенія потери лоцманскихъ знаковъ, не было возможности приступить къ ихъ постановкѣ. Поэтому только 15 мая представилась возможность, начать постановку бакановъ и вѣхъ по р. Двинѣ и ограничиться Мудьюгскимъ островомъ, потому что кругомъ этого острова и далѣе море было покрыто сплошнымъ льдомъ до 20 числа того же мѣсяца. Чрезъ это, первое коммерческое судно, пришедшее съ моря, должно было проходить баръ, руководствуясь единственно только створною линіею знаковъ на Мудьюгскомъ островѣ.

По причинамъ, изложеннымъ въ отчетѣ 1863 года, фарватеры чрезъ бары мурманскаго и пудожемскаго устьевъ рѣки сѣверной Двины, въ навигацію 1864 года, для опыта, были ограждены, вмѣсто бакановъ, вѣхами съ бѣлыми и синими флагами, которыхъ было поставлено на мурманскомъ устьѣ 8, а въ пудожемскомъ 6. Эти вѣхи, имѣя довольно тяжелые камни съ прочными цѣпями, все время навигаціи сохранялись на своихъ мѣстахъ, не смотря на бурныя погоды, бывшія во второй половинѣ августа, и этотъ опытъ доказалъ, что вѣхи съ большою пользою могутъ замѣнить баканы, которыми прежде означались фарватеры чрезъ бары вышепомянутыхъ двухъ устьевъ.

Кромѣ бакановъ, ограждающихъ границы отмелей и мѣста изгибовъ главнаго корабельнаго фарватера, на всѣхъ трехъ устьяхъ р. Сѣверной Двины, архангельскими лоцманами были разставлены вѣхи съ голиками, которыя, вмѣстѣ съ баканами, весьма отчетливо означая направленіе и границы судоходнаго фарватера, значительно способствуютъ свободѣ управленія судномъ во время лавировки.

Въ Каспійскомъ морѣ, баканы и вѣхи были поставлены: а) по фарватеру рѣки Волги, отъ Астрахани до взморья, на розсыпяхъ: Княжей, Харбайской, Шадинской, Ракушечной и Зюйнской; б) на оконечности снесенной пристани у Бирючьей

www.starieknigi.info

косы; в) по вновь проводимому Камызякскому фарватеру и г), въ разныхъ мѣстностяхъ моря.

Въ навигацію 1864 года, сверхъ ставившихся прежде предостерегательныхъ знаковъ, были поставлены:

а) Желѣзные баканы системы Френсиса.

1) На южной оконечности Зюзинской косы, въ разстояніи отъ Чистаго банка къ сѣверу около 11 миль, на глубинѣ 8 футъ,—баканъ красный, который долженъ быть оставляемъ къ N.

2) По южную сторону 8 футовой банки, лежащей отъ верхняго Тюбъ-караганскаго маяка на NW 85°, въ разстояніи 3,91 миль, на глубинѣ 23 футъ, также красный баканъ, который оставляется къ N.

3) По западную сторону 6 футовой банки, лежащей въ 2 миляхъ къ S отъ острова Святаго, на глубинѣ 16 футъ, также красный баканъ, который оставляется къ O.

4) Отъ оконечности Шаховой косы къ StO въ $2^1/_4$ миляхъ, на глубинѣ 18 футъ, также красный баканъ, который оставляется къ N, и

5) На оконечности отмели, идущей отъ острова Малаго Ашура къ NNO, по створу Ашурскихъ знаковъ, въ разстояніи отъ южнаго въ $4^1/_2$ миляхъ, черный баканъ, который оставляется къ S.

б) Красная вѣха по южную сторону Чистаго банка, на глубинѣ 8 футъ.

в) Голики:

1) Разструбомъ вверхъ, на глубинѣ 22 футъ, отъ лежащаго къ NW отъ острова Святаго, въ разстояніи одной мили, 2 футоваго камня Филипова, на NW 75° въ $^1/_4$ мили.

2) Разструбомъ вверхъ, на глубинѣ 12 футъ, отъ 6 футовой банки (лежащей отъ Лебяжьяго камня на SOtS $^1/_2$ O) къ SWtW въ $^2/_3$ мили.

3) Разструбомъ вверхъ, на отличительной 11 футовой глубинѣ, находящейся отъ знака на Шаховой косѣ къ NO въ $1^5/_6$ мили.

4) Разструбомъ внизъ, на глубинѣ 4 сажень, находящейся по O сторону 9 футовой банки, лежащей къ OtS отъ Баилова мыса въ $1^1/_4$ мили.

5) Разструбомъ внизъ, на бакинскомъ рейдѣ, у подводнаго 6 футоваго камня, лежащаго близъ наружныхъ камней, озна-

www.starieknigi.info

ченныхъ на картѣ подъ названіемъ: «развалины зданія» по направленію къ SSO.

6) Два голика, изъ нихъ одинъ къ W разструбомъ вверхъ, а другой къ O разструбомъ внизъ, на 5 саженной глубинѣ, находящейся отъ 4 футоваго камня, лежащаго на SO $17^1/_2{}^0$ въ $2^1/_2$ миляхъ отъ острова Лось.

7) Два голика, изъ нихъ одинъ къ W разструбомъ вверхъ, а другой къ O разструбомъ внизъ, у 8 футоваго камня, лежащаго на NW 63° въ $2^1/_2$ миляхъ отъ острова Свинаго.

8) Два голика, къ W разструбомъ вверхъ, а къ O разструбомъ внизъ, около 9 футовой банки Макарова, лежащей отъ Бакинскихъ ушей на SO 54° 56′ въ $25^1/_2$ миляхъ, и

9) Два голика, къ O разструбомъ внизъ, а къ W разструбомъ вверхъ, около 8-ми футовой банки, лежащей отъ островка Обливнаго на SW 1° въ 5 миляхъ, а отъ Погорѣлой плиты на NW 37° въ 4 ит. миляхъ.

Въ рѣкѣ Бугѣ, а также въ днѣпровскомъ и днѣстровскомъ лиманахъ, баканы и вѣхи были разстановлены немедленно по открытіи навигаціи въ 1864 году. Въ Керченскомъ же проливѣ, разстановка бакановъ окончена 4 апрѣля, лоцъ-судномъ «Рени», которое выйдя 8 числа этого же мѣсяца, для той же цѣли, въ Азовское море, встрѣтило свѣжій вѣтръ и, получивъ значительное поврежденіе, вынуждено было зайдти въ Бердянскъ. На смѣну означеннаго судна, посланъ былъ изъ Николаева пароходъ «Инкерманъ», который успѣлъ окончить разстановку бакановъ и вѣхъ только къ 16 мая.

Въ Бугѣ и днѣпровскомъ лиманѣ, по прежнему, всѣ баканы нумеровались, безъ различія цвѣта, по порядку расположенія ихъ отъ Николаева къ морю и отъ мыса Станислава къ Херсону. Всѣхъ бакановъ постановлено 24 и послѣдній изъ нихъ указывалъ входъ изъ днѣпровскаго лимана въ Збурьевское гирло, которое обозначено было вѣхами по направленію збурьевскихъ створовъ. Бѣлогрудовское же гирло, впадающее въ Збурьевское, для отличія отъ послѣдняго, было обозначено баканами, которые не нумеровались, потому собственно, что число ихъ ежегодно измѣняется, такъ напримѣръ: въ предшествовавшіе годы выставлялось шесть бакановъ, а въ 1864 году это число уменьшено на половину, такъ какъ остальные три замѣнились вѣхами, которыя, для обозначенія узкихъ фарвате-

www.starieknigi.info

ровъ, удобнѣе бакановъ. Въ навигацію 1864 года, цѣпи для бакановъ въ рѣкѣ Бугѣ и днѣпровскомъ лиманѣ, состояли изъ круглаго желѣза, толщиною въ $^5/_8$ дюйма, но къ концу того года изготовлено при николаевскомъ адмиралтействѣ пятнадцать цѣпей, изъ восьмигранаго желѣза, толщиною въ $^3/_4$ дюйма. Эти цѣпи, въ навигацію 1865 года, будутъ употреблены для бакановъ днѣпровскаго лимана. Вѣхи, сдѣланныя по чертежу вѣхъ, ставимыхъ по невскимъ фарватерамъ, разставлялись на отмеляхъ, имѣющихъ второстепенное значеніе; вмѣсто флаговъ, которые скоро рвутся при свѣжихъ вѣтрахъ, приспособлены были камышевыя сѣтки и тонкія рейки изъ сосновыхъ драницъ, оказавшіяся вполнѣ удобными.

По разстановкѣ зимнихъ вѣхъ, оставлены на зиму три вѣхи, сдѣланныя по чертежу невскихъ, съ цѣлію испытать, устоятъ ли онѣ на своихъ мѣстахъ при будущемъ вскрытіи рѣки отъ льда.

На одесскомъ рейдѣ, для обозначенія отмели, идущей отъ оконечности карантиннаго молла, поставлена красная вѣха, нанесенная на планъ одесскаго порта, составленный для этой цѣли лейтенантомъ Бѣлявскимъ.

Въ Азовскомъ морѣ, въ разстояніи около 17 миль на SO отъ Бердянскаго маяка, надъ затонувшимъ судномъ, поставлена пестрая вѣха. Такая же вѣха, хотя и была поставлена надъ затонувшимъ судномъ, въ Таганрогскомъ заливѣ, но какъ впослѣдствіи, при обслѣдованіи этого мѣста, глубина его оказалась 11-ть футъ, то вѣха снята и болѣе ставиться не будетъ.

Опыты, произведенные надъ баканами Пикока и Вестбрука въ Черномъ морѣ, вполнѣ обнаружили совершенную недѣйствительность ихъ при совокупномъ дѣйствіи сильнаго вѣтра, теченія и волненія (какъ наприм. въ бурную погоду у Кинбурнской косы), а потому прежде заказа новаго бакана съ колоколомъ, предназначеннаго для постановки на банкѣ у мыса Таклы, гидрографическая часть николаевскаго порта просила агента нашего въ Англіи, собрать и сообщить точнѣйшія свѣдѣнія о баканахъ съ колоколами, считающихся лучшими въ этомъ королевствѣ въ настоящее время,—дабы сдѣлать заказъ согласно указаніямъ новѣйшихъ испытаній. Въ Восточномъ океанѣ, весь фарватеръ амурскаго лимана, отъ Николаевска до мыса де-Кастри, включительно, въ навигацію 1864 года былъ обстав-

www.starieknigi.info

ленъ вѣхами и баканами. Сибирское портовое начальство, признавъ весьма полезнымъ, имѣть, для огражденія означеннаго фарватера, баканы изъ желобчатаго гальванизированнаго желѣза системы Френсиса, выписало въ 1864 году изъ Гамбурга пять такихъ бакановъ и сдѣлало распоряженіе, о выпискѣ оттуда же еще столько же экземпляровъ этихъ знаковъ.

Лоцманство.

Съ устройствомъ въ послѣднее время, на южномъ кронштадтскомъ рейдѣ, искусственныхъ загражденій, входъ на этотъ рейдъ сдѣлался до того затруднительнымъ, что приходившія въ Кронштадтъ коммерческія суда нерѣдко становились на эти заграждения, не смотря на увеличеніе числа предостерегательныхъ знаковъ и другія мѣры, принятыя, для отвращенія сего, при началѣ навигаціи 1864 года. Чтобъ вполнѣ обезопасить плаваніе судовъ по кронштадтскимъ рейдамъ, кронштадтское портовое начальство ходатайствовало объ учрежденіи въ Кронштадтѣ цеха лоцмановъ, съ цѣлію проводки коммерческихъ судовъ и пароходовъ всѣхъ націй отъ Толбухина маяка до кронштадтской гавани, на большой, малый и восточный рейды, въ Петербургъ до вѣхъ большаго невскаго фарватера, смотря по желанію шкиперовъ, и для вывода тѣхъ судовъ изъ Кронштадта за Толбухинъ маякъ. Какъ по разсмотрѣніи этого предположенія въ гидрографическомъ департаментѣ, оно признано не только полезнымъ, но даже крайне необходимымъ, а министерство финансовъ, въ зависимости котораго находится коммерческое судоходство, не встрѣтило съ своей стороны никакого препятствія къ осуществленію означеннаго предпріятія, то по всеподданнѣйшему докладу объ этомъ Государю Императору, Его Величество, въ 10-й день августа 1864 года, Высочайше соизволилъ на учрежденіе лоцманскаго цеха въ Кронштадтѣ, въ видѣ опыта, на три года, на основаніяхъ, изложенныхъ въ проэктѣ устава для этого цеха, съ тѣмъ, чтобы по истеченіи сказаннаго срока, уставъ, по указанію опыта, былъ исправленъ или въ чемъ окажется нужнымъ дополненъ и за тѣмъ представленъ на окончательное утвержденіе въ государственный совѣтъ, установленнымъ порядкомъ. Съ тѣмъ вмѣстѣ, Его Величеству благоугодно было Всемилостивѣйше разрѣшить отпускъ изъ

www.starieknigi.info

казны заимообразно, на три года, 15 000 руб. на первоначальное устройство цеха.

На основаніи сего, 1 октября того же 1864 года, представилась возможность открыть дѣйствіе учрежденнаго цеха. Для этого, наканунѣ, 30 сентября, были отправлены изъ Кронштадта, на датскомъ ботѣ № 1, только 6 лоцмановъ и 2 ученика на Лондонскій плавучій маякъ, такъ какъ по позднему осеннему времени года, большаго прихода съ моря коммерческихъ судовъ не было. Тогда средства цеха состояли изъ лоцъ-командира, помощника его, изъ половиннаго, противу штата, числа лоцмановъ и учениковъ, т. е. 15 лоцмановъ и 5 учениковъ; при цехѣ имѣлись слѣдующія суда: тендеръ, 2 датскихъ бота, одна большая и двѣ маленькихъ финки въ полномъ вооруженіи, а впослѣдствіи куплены еще два спасительныхъ бота. Пріобрѣтеніе всѣхъ этихъ судовъ, вмѣстѣ съ вооруженіемъ, обошлось цеху въ 2700 рублей.

Въ дневное время, часть лоцмановъ плавала на датскомъ ботѣ, лавируя между маяками: плавучимъ Лондонскимъ и береговымъ Толбухинымъ, для передачи лоцмановъ на коммерческія суда и пріема ихъ съ этихъ судовъ, а ночью лоцмана находились на Лондонскомъ маякѣ, по-очередно, на часахъ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда большое число лоцмановъ было въ морѣ на судахъ, они возвращались въ Кронштадтъ къ брантвахтѣ на другомъ датскомъ ботѣ или тендерѣ, смотря по силѣ вѣтра. При началѣ открытія дѣйствія цеха, лоцмана были въ постоянныхъ занятіяхъ и даже приходилось нѣсколько разъ въ день доставлять ихъ обратно на вольныхъ пароходахъ, такъ что одному и тому же лоцману случалось водить суда до трехъ разъ въ день, при чемъ хозяева небольшихъ пароходовъ были такъ любезны, что дозволяли пароходамъ иногда, безъ платы, доставлять лоцмановъ съ моря въ Кронштадтъ.

При самомъ учрежденіи цеха, рождалось сомнѣніе въ томъ, что шкипера коммерческихъ судовъ неохотно будутъ подвергать себя расходамъ на производство лоцманамъ установленной платы, но на дѣлѣ оказалось противное, потому что даже и англійскія суда, болѣе знакомыя съ фарватеромъ, идя съ ужемъ, получая небольшіе фрахты и имѣя большее углубленіе противу другихъ судовъ, были очень рады этому нововведенію, отзываясь, что «давно бы слѣдовало имѣть лоцмановъ».

www.starieknigi.info

При чемъ шкипера означенныхъ судовъ выражали и мнѣніе свое, что справедливѣе было бы опредѣлить плату за проводку по тоннамъ, а не по углубленію, какъ назначено въ уставѣ, ибо многія суда, имѣя мало вмѣстительности и получая небольшой фрахтъ, должны платить столько же, сколько и тѣ суда, которыя получаютъ въ 10 разъ болѣе за фрахтъ.

До Невскаго плавучаго маяка, проведено лоцманами только шесть небольшихъ судовъ, собственно по желанію самихъ шкиперовъ, такъ какъ на этомъ пути суда не обязаны брать лоцмановъ, между тѣмъ какъ плата за проводку ихъ большая.

Вообще, всѣ шкипера, какъ надо полагать, остались довольными тѣми лоцманами, которыхъ услугами случалось имъ пользоваться, потому что съ похвалою выражались о дѣйствіяхъ кронштадтскихъ лоцмановъ и однажды просили одного изъ нихъ содѣйствовать имъ тянуться по гаванямъ, говоря, что въ этомъ случаѣ отъ распорядительности лоцмана можно ожидать пользы болѣе, нежели отъ помощника шкипера. Къ этому не лишнимъ будетъ прибавить, что въ составъ учрежденнаго въ Кронштадтѣ цеха лоцмановъ, хотя и поступили люди не изъ экзаменованныхъ шкиперовъ, но за то они командовали судами, имѣвшими плаваніе въ Финскомъ заливѣ и далѣе.

Не смотря на краткость времени, въ которое привелось лоцманскому цеху дѣйствовать въ исходѣ навигаціи 1864 года, польза и необходимость учрежденія его подтвердились двумя слѣдующими случаями:

1) Англійскій бригъ *Изабелла-Гекъ*, идучи съ моря, не взялъ лоцмана (хотя и былъ предупрежденъ объ обязательной установленной платѣ въ пользу лоцмановъ) и наткнулся на искусственныя загражденія. По счастію, судно это, имѣвъ хорошее скрѣпленіе, скоро стянулось безъ поврежденія, и

2) англійскій пароходъ *Тартаръ*, шедшій изъ Кронштадта въ море, безъ лоцмана, также остановился на загражденіяхъ, но сошелъ съ нихъ безъ особеннаго поврежденія.

Въ продолженіе дѣйствій лоцманскаго цеха, была только одна жалоба отъ шкипера норвежскаго барка *Гаммила Мидчель*, назначеннаго для отвоза казеннаго груза на Амуръ. Жалоба эта заключалась въ слѣдующемъ: означенный баркъ, пришедъ съ моря, остановился на якорѣ по срединѣ фарватера, передъ купеческими воротами, и хотя, по распоряженію командира вну-

www.starieknigi.info

тренней брантвахты, посланъ былъ къ нему барказъ, чтобы тянуться въ гавань, но шкиперъ, по какимъ то неизвѣстнымъ причинамъ, остался на своемъ мѣстѣ, отпустивъ лоцмана только послѣ вечерней пушки. Когда въ ночи, при засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ, судно начало дрейфовать съ якоря, который при лоцманѣ имѣлъ канату 65 сажень, тогда отданъ былъ, у самой бочки, другой якорь. Этотъ якорь зацѣпился за якорь бочки, отчего пришлось расклепать цѣпь и оставить съ якоремъ каната 15 сажень. Шкиперъ судна требовалъ отъ лоцманскаго цеха, доставленія къ нему оставленнаго якоря; но какъ это требованіе было несправедливое, то и не было исполнено.

Въ лоцманскомъ цехѣ былъ одинъ несчастный случай, именно: 19 октября, на датскомъ ботѣ № 2, крейсеровалъ лоцманъ Ахокасъ, съ лоцманскимъ ученикомъ, вольнымъ матросомъ Карповымъ, близъ Лондонскаго маяка. Попадобилось имъ пристать къ англійскому парусному барку *Робъ-рой*, для снятія провожавшаго это судно лоцмана Фагерстрема. Ахокасъ былъ старый опытный морякъ; онъ подошелъ къ судну съ навѣтренной стороны, но когда ботъ скользнулъ по борту барка и лоцманъ Фагерстремъ вскочилъ на шлюпку, то лоцманскій ученикъ, Карповъ, по неопытности, поднялъ въ это время стаксель, мачта лоцманскаго бота зацѣпилась за секторъ гротабраса на суднѣ *Робъ-рой*, ботъ черпнулъ бортомъ и тотчасъ же затонулъ. При этомъ случаѣ утонули, лоцманъ Ахокасъ и лоцманскій ученикъ Карповъ; лоцмана же Фагерстрема вытащили изъ воды и оттерли на баркѣ. Капитанъ *Робъ-роя* поступилъ очень хорошо: бывъ подъ парусами, при видѣ несчастія, онъ немедленно всталъ на якорь и спустилъ шлюпку, для спасенія погибавшихъ. Какъ выше сказано, шлюпкѣ удалось спасти только одного Фагерстрема; Ахокаса вытащили мертвымъ, а тѣло Карпова, за всѣми поисками, не найдено. Затонувшій же ботъ предположено поднять весною 1865 года.

Какъ лоцманскій цехъ въ Кронштадтѣ есть дѣло новое, то необходимо долженъ подвергаться случайностямъ, избѣжать которыхъ научить можетъ только время и опытность.

24 октября, когда съ наступившими заморозками, рейды покрылись льдомъ и парусныя суда, безъ буксира пароходовъ не могли уже отправляться въ море, тогда лоцмана, по желанію

www.starieknigi.info

шкиперовъ, находились или на буксирномъ пароходѣ или на судахъ.

Въ продолженіе дѣйствій цѣха съ 1-го октября по 10 ноября приведено коммерческихъ судовъ съ моря 289, а выведено въ морѣ 78. Собрано денегъ за проводку судовъ 3342 рубля 5 коп. Изъ этой суммы, согласно уставу лоцманскаго цеха, оказалось возможнымъ, отдѣлить 668 руб. 40 коп. на уплату долга, 100 руб. 26 коп. въ запасный капиталъ и 33 руб. 42 коп. въ пенсіонный капиталъ.

Спасительныя станціи.

Получившія къ осени 1863 года полную организацію, спасительныя станціи при маякахъ: сѣверномъ Гогландскомъ, Фильзандскомъ, Церельскомъ или Свалферортскомъ и Домеснесскихъ въ 1864 году снабжены еще нѣкоторыми лазаретными вещами, какъ то: кроватями тюфяками, подушками, бѣльемъ и всѣми потребностями для содержанія больнаго. Сверхъ того, на Домеснесскую станцію доставлены метательные снаряды, для передачи на суда, претерпѣвшія бѣдствіе, перлиня, по которому могутъ быть переправляемы на берегъ съ погибающихъ судовъ люди, въ тѣхъ случаяхъ, когда спасительная лодка не будетъ въ состояніи дѣйствовать въ прибрежныхъ бурунахъ.

Хотя чрезвычайныхъ случаевъ спасенія гибнувшихъ при крушеніяхъ судовъ, въ теченіе навигаціи 1864 года не было, но тѣмъ не менѣе 10 судамъ, ставшимъ на мель, оказана была отъ станціи немедленная помощь, а именно: отъ гогландской тремъ; отъ фильзандской одному, отъ церельской двумъ и отъ домеснесской—четыремъ. Помощь эта была такъ дѣйствительна, что только одно судно при гогландской станціи не могло быть снято съ мели, при всѣхъ усиліяхъ спасительной команды и гогландскихъ жителей, и утонуло, бывъ пробитымъ насквозь въ каменьяхъ. При крушеніи же у острова Эзеля, на Свалферортскомъ рифѣ, небольшаго бординга, спасены двое крестьянъ, управлявшихъ этимъ судномъ, прибывшею къ нимъ на помощь спасительною командою церельской станціи, которая сняла съ мели и самое судно, отведя его въ церлихскую гавань.

www.starieknigi.info

При этомъ нельзя умолчать о двухъ судахъ, изъ коихъ одно, датская шкуна «Гансъ», а другое, голландская шкуна «Бергенъ», потерпѣвшихъ 13 декабря крушеніе на домеснесскомъ рифѣ, по причинѣ напора льдя при теченіи. Шкипера этихъ шкунъ, датской—Шефъ, а голландской — Мильдеръ, отказались отъ предложенія спасти команды, прибывшею отъ Домеснесскаго берега спасительною лодкою, объявивъ, что они потребуютъ помощи, когда увидятъ опасность. Когда же на другой день усмотрѣнъ былъ съ берега этотъ сигналъ, то прибывшая спасительная лодка нашла оба означенныя судна оставленными ихъ экипажами, которые съѣхали на своихъ шлюпкахъ на островъ Руно.

Вообще замѣчено, что дѣятельность командъ спасительныхъ станцій, при энергіи ихъ начальниковъ, вполнѣ удовлетворительна.

Въ августѣ 1864 года, спасительная станція на Гогландѣ удостоилась посѣщенія г. управляющаго морскимъ министерствомъ генералъ-адъютанта вице-адмирала Краббе. За найденную чистоту и порядокъ на маякахъ на этомъ островѣ и принадлежащихъ къ нимъ строеніяхъ, его превосходительство приказалъ объявить свою благодарность смотрителю тѣхъ маяковъ, который съ тѣмъ вмѣстѣ и начальникъ означенной станціи. При этомъ посѣщеніи его превосходительство, замѣтивъ, что находившаяся въ то время на водѣ спасительная лодка не была снабжена всѣми вещами, которыя должны быть на лодкѣ, когда на ней выѣзжаютъ для спасенія въ штормъ, приказалъ сдѣлать распоряженіе, чтобы во всѣхъ случаяхъ, когда лодки спускаются на воду, хотя бы то было и для ученья, непремѣнно снабжались всѣми имѣющимися при нихъ принадлежностями, для спасенія погибающихъ, какъ то: буями, спасительными поясами и проч., и чтобы начальники спасительныхъ станцій обратили вниманіе на обученіе ввѣренныхъ имъ командъ грамотѣ. О непремѣнномъ исполненіи этого приказанія, подтверждено начальникамъ спасительныхъ станцій циркуляромъ.

www.starieknigi.info

КРУШЕНІЕ СУДОВЪ.

Изъ свѣдѣній, полученныхъ въ гидрографическомъ департаментѣ въ теченіе 1864 г. видно, что у европейскихъ береговъ имперіи и въ водахъ Финляндіи потерпѣли крушеніе 171 судно, а именно: 39 въ Финскомъ заливѣ, 4 въ Ботническомъ заливѣ, 20 въ Балтійскомъ морѣ, 15 въ Рижскомъ заливѣ, 13 въ Бѣломъ морѣ, 25 въ Каспійскомъ морѣ, 15 въ Черномъ морѣ и 40 въ Азовскомъ морѣ и Керченскомъ проливѣ. Крушенія эти произошли въ слѣдующихъ мѣстахъ:

А. Въ финскомъ заливѣ.

Въ невской губѣ, при входѣ въ заливъ 3
У Кронштадта. 4
На лондонской мели 1
У восточной оконечности острова Нерва, въ 5 сажен. отъ берега 1
У SO оконечности того же острова въ 20 саж. отъ берега 1
На банкѣ Каллбода, вблизи ренщерской башни . . 1
На скалѣ Халликарти, въ фридрихсгамскомъ таможенномъ округѣ 1
Въ томъ же округѣ у острова Соммар-э 1
У острова Сескара, по SO сторону маяка на этомъ островѣ, въ 300 саж. отъ берега 1
На банкѣ Желѣзной луды, на NW отъ сескарскаго маяка, въ разстояніи одной мили 1
У острова Соммерса, отъ маяка на этомъ островѣ на SSO, въ 5-ти верстахъ 1
На банкѣ Сити-рокъ, лежащей отъ Соммерскаго маяка къ NOtO, въ разстояніи около 10 верстъ 1
У SO-й оконечности острова малаго Соммерса . . . 1
Въ устьѣ рѣки Наровы 2
У острова большаго Тютерса 2
На срединѣ сѣверной гогландской бухты 1

www.starieknigi.info

На сѣверномъ гогландскомъ рифѣ, отъ нижняго Гогландскаго маяка на NtW $^1/_2$ W въ 20 саженяхъ отъ берега . . 1
На томъ же рифѣ, въ 40 саж. отъ нижняго Гогландскаго маяка 1
По восточную сторону острова Гогланда, въ бухтѣ Капель-нееми 1
По восточную сторону острова Гогланда, въ бухтѣ Лапинъ-Лахти 1
По восточную сторону острова Гогланда, у берега Каппаръ-нееми, между южнымъ Гогландскимъ маякомъ и деревнею 2
По W сторону острова Гогланда, въ бухтѣ Маагелли-Лахти, въ 10 саж. отъ берега 1
На скалѣ Гаддарне, въ боргоскомъ таможенномъ округѣ 1
Близъ Кундской гавани 1
У острова Стеныпера 2
Между островами Врангельс-гольмъ и Вульфъ, въ 3 верстахъ отъ перваго 1
У острова Вульфа, противъ мыса Рогонемъ 1
У острова Наргена, по SW его сторону. 1
У того же острова, по W сторону, въ одной милѣ отъ Наргенскаго маяка и въ одномъ кабельтовѣ отъ берега . 1
У суропскаго берега, въ 2 верстахъ отъ верхняго Суропскаго маяка, на WtN, близъ деревни Сауга 1

Итого въ Финскомъ заливѣ . . . 39

Б. Въ Ботническомъ заливѣ.

На скалѣ Стеншеръ, около ренншерской лоцманской станціи. 1
На скалѣ Кальдонъ, около одной мили отъ города Каск-э 1
У Трутгрундетъ, за островками Гестренсъ, во внѣшнихъ шхерахъ карискаго прихода 1
У входа рѣки Пюхсіоки, въ брагестадскомъ таможенномъ округѣ 1

Итого въ Ботническомъ заливѣ . . . 4

www.starieknigi.info

В. Въ Балтійскомъ морѣ.

На скалѣ Грохару, въ разстояніи полумили отъ острова Ут-э къ берегу, въ абоскомъ таможенномъ округѣ . . . 1

У острова Даго:

а) На банкѣ Некмансгрундъ 1
б) Въ Хогенгольмскомъ заливѣ, противъ мыса Котцаръ, въ $2^1/_2$ верстахъ отъ берега 1
в) У западнаго берега острова, противъ мыса Котцаръ. 1
г) На западной оконечности мыса Калланъ и деревни того же имени 1

У острова Эзеля:

а) На Курьей лапкѣ. 1
б) Въ 14 верстахъ отъ пограничнаго поста Карраль . 1
в) На рифѣ Тиннарагу 1
г) На свалферортскомъ рифѣ 2
д) Въ 5 верстахъ отъ кордона Феттель. 1

У курляндскаго берега:

а) Близъ полумызы Льепенъ 1
б) Близъ пограничнаго поста Граве 1
в) Между пограничными постами Тутликъ и Ульмаленъ 1
б) Близъ пограничнаго поста Штейнортъ 2
д) Между пограничными постами: Эйрагенъ и Медзенъ, у лодочной пристани Круминъ 1
е) Близъ либавскаго пограничнаго поста, въ 3 верстахъ отъ города 1
ж) Между пограничными постами Папензе и Терофеномъ 1
з) У деревни Нидденъ, южнѣе Либавы и сѣвернѣе Полангена, землечерпательная машина, выписанная изъ Швеціи, для работъ по устройству либавской гавани. . . . 1

Итого въ Балтійскомъ морѣ . . . 20

www.starieknigi.info

Г. Въ Рижскомъ заливѣ.

Близъ Вердера, противъ пограничнаго поста Варалайды, въ 50 верстахъ отъ берега 1

У лифляндскаго берега, близъ мызы Оренгофъ . . . 2

По SO-ю сторону острова Руно, въ 3 верстахъ отъ маяка на этомъ островѣ и въ одной верстѣ отъ берега . . 1

Отъ Рунскаго маяка на OSO въ 2 верстахъ, а отъ ближайшаго берега въ $^1/_4$ версты 1

По O-ю сторону острова Руно, въ $4^1/_2$ верстахъ отъ маяка на этомъ островѣ 1

Въ устьѣ рѣки Западной Двины по восточную сторону Магнусгольмскаго маяка, противъ средины дамбы и угла магнусгольмской крѣпости 1

Въ томъ же устьѣ, близъ фарватера и вѣхъ, въ $^3/_4$ верстахъ отъ Рижскаго маяка, находящагося на форткаметской дамбѣ 2

На домеснесскомъ рифѣ:

а) По S сторону западнаго чернаго голика, въ 2 миляхъ отъ него 1

б) Отъ сѣвернаго Домеснесскаго маяка на NtO, на глубинѣ 6 футъ 1

в) Отъ того же маяка въ 2 верстахъ 1

г) Отъ того же маяка въ 5 верстахъ 2

д) Отъ береговыхъ Домеснесскихъ маяковъ на NtW въ $2^1/_2$ миляхъ 1

Итого въ Рижскомъ заливѣ . . . 15

Д. Въ Бѣломъ морѣ.

Близъ мыса Св. Носъ, въ разстояніи одной версты отъ пеленговой башни 1

Близъ деревни Чаванки, Кемскаго уѣзда 1

Близъ деревни Пялицы, того же уѣзда 1

Въ томъ же уѣздѣ, сильною бурею выброшено на берегъ:

Противъ Зубовскихъ острововъ 1

На терскомъ берегу 9

Итого въ Бѣломъ морѣ . . . 13

www.starieknigi.info

Е. Въ Каспійскомъ морѣ.

У Бирючьей косы, на глубинѣ 9 футъ	1
Пройдя поворотныя вѣхи, близъ Четырехъ-бугорнаго острова	1
На пути изъ Астрахани къ шандруковской пристани, въ морѣ, на глубинѣ 8 футъ	1
На пути изъ Астрахани въ Петровскъ, въ морѣ, на глубинѣ 9 футъ	1
На пути изъ Астрахани на низовую пристань, въ морѣ, на глубинѣ 9 футъ	1
На пути изъ Астрахани, въ морѣ, на 3 саж. глубинѣ	1
На пути изъ Астрахани въ Петровскъ, въ морѣ, на глубинѣ 4 сажень	1
На томъ же пути, въ морѣ, на 5 саженной глубинѣ	1
У Даргинской косы	2
Около Емелькиной косы, въ 20 или 30 верстахъ отъ бирюзатскаго рыболовнаго промысла	2
У сѣверной части Апшеронскаго полуострова, близъ селенія Нардаранъ	2
Въ Апшеронскомъ проливѣ, близъ карантиннаго поста	2
Противъ Шаховой косы	1
Противъ шаховскаго бакана	1
Близъ устья рѣки Куры	1
За островомъ Сарою	5
У восточнаго берега, близъ Александровскаго форта	1
Итого въ Каспійскомъ морѣ	25

Ж. Въ Черномъ морѣ.

На барѣ въ цареградскомъ устьѣ днѣстровскаго лимана	1
Въ одесскомъ портѣ	5
У Тендровской косы	2
У Тарханкутскаго маяка	1
Близъ Евпаторіи	1
На Ѳеодосійскомъ рейдѣ	1
У Таклынскаго маяка	1

www.starieknigi.info

Близъ Таманской косы	2
Близъ Сухума	1
Итого въ Черномъ морѣ	15

3. Въ Азовскомъ морѣ и Керченскомъ заливѣ,

Между Таклынскимъ и Еникальскимъ маяками, на всемъ протяженіи Керченскаго пролива	17
Близъ Еникольскаго маяка	1
На пути слѣдованія изъ Ростова въ Таганрогъ	1
— таганрогскомъ рейдѣ	1
У Бѣглицкой косы	1
На Ляпиной косѣ	1
— маріупольскомъ рейдѣ	3
Близъ Бѣлосарайскаго маяка	2
На оконечности Бѣлосарайской косы	1
Близъ Бердянскаго маяка	8
На Долгой косѣ	1
У Темрюкскаго лимана	3
Итого въ Азовскомъ морѣ и Керченскомъ проливѣ	40 (*)
А во всѣхъ моряхъ	171

Въ числѣ судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе, были: 88 русскихъ, 7 финляндскихъ, 1 австрійское, 32 англійскихъ, 4 гановерскихъ, 12 голландскихъ, 4 греческихъ, 1 датское, 6 итальянскихъ, 1 мекленбургское, 3 прусскихъ, 1 турецкое, 5 французскихъ, 3 шведско-норвежскихъ и 3 такихъ, которыхъ націи остались неизвѣстны.

При этихъ крушеніяхъ, въ Балтійскомъ морѣ не было погибели людей, но въ Бѣломъ, Каспійскомъ и Азовскомъ моряхъ, къ сожалѣнію, такіе несчастные случаи произошли, именно:

Въ Бѣломъ морѣ, при крушеніи съ 14 на 15 сентября 1864 г., близъ деревни Чаванки Кемскаго уѣзда, такт. называемой шняки, утонулъ, бывшій на томъ суднѣ крестьянинъ и, кромѣ того, на терскомъ берегу, найдены два человѣческіе

(*) Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ и Керченскомъ проливѣ крушенія судовъ исчислены съ ноября 1863 по ноябрь 1864 года.

www.starieknigi.info

трупа, послѣ выброшенныхъ на этотъ берегъ, отъ сильной бури, бывшей 29 и 30 сентября того же 1864 г., 9-ти мореходныхъ судовъ, принадлежавшихъ кемскимъ мѣщанамъ и крестьянамъ Архангельскаго и Кемскаго уѣздовъ.

Въ Каспійскомъ морѣ, на восточномъ его берегу, въ 30 верстахъ отъ александровскаго форта, на NO, найдена опрокинутою лодка, принадлежавшая поселянину Николаевской станицы, состоящей при означенномъ фортѣ. Лодку эту, какъ надо полагать, опрокинуло шквалomъ, во время ночи, а бывшіе на ней два работника утонули.

Въ Азовскомъ морѣ было пять подобныхъ несчастныхъ случаевъ.

1) Въ ночи съ 17 на 18 декабря 1863 года, русская кочерма, состоявшая въ вѣдѣніи крѣпостной полевой артиллеріи подполковника Проскорякова, подъ управленіемъ фейерверкера, Майковскаго слѣдуя изъ Сухума на Ичище (такъ называется мѣстность, въ которой находится складъ сѣна), при крѣпкомъ, порывистомъ SO вѣтрѣ съ бурею, была опрокинута и выброшена на берегъ, противъ казачьяго полупоста, называемаго Луместа, причемъ погибло 10 человѣкъ команды.

2) Въ апрѣлѣ 1864 года, вмѣстѣ съ русскою шкуною «Св. Михаилъ», шедшею изъ Ростова въ Таганрогъ, погибъ весь экипажъ на ней находившійся, а сколько именно человѣкъ того неизвѣстно.

3) Въ томъ же мѣсяцѣ, постигла такая же участь, тендеръ русскій *Адмиралъ Нахимовъ*, стоявшій на таганрогскомъ рейдѣ. Число погибшихъ также осталось неизвѣстнымъ.

4) 23 августа 1864 года, на затонувшей, при крѣпкомъ NO вѣтрѣ и сильной зыби, по югозападную сторону Бердянскаго маяка, русской 2-хъ мачтовой лодкѣ *Св. Николай* погибъ одинъ матросъ, и

5) 5 октября 1864 г., русское каботажное судно *Св. Николай*, шедшее изъ Керчи въ Ростовъ, было выброшено на скалы около Осовенскаго кордона, причемъ одинъ матросъ, съѣхавшій на берегъ, лишился жизни отъ холода.

Сверхъ этихъ несчастій, въ Азовскомъ морѣ произошли еще два пожара, изъ коихъ одинъ на англійскомъ бригѣ *Вудбайнъ*, а другой на греческомъ бригѣ *Тарклаксисъ-Эллина*. Оба эти судна сгорѣли: *Вудбайнъ* на маріупольскомъ рейдѣ, *Тарклак-*

www.starieknigi.info

сисъ на ѳеодосійскомъ. Изъ числа экипажа перваго судна, т. е. *Вудбайнъ*, отъ сильнаго обжога, умерли шкиперъ и матросъ.

III. ИЗДАНІЕ КНИГЪ, СОСТАВЛЕНІЕ И ГРАВИРОВАНІЕ КАРТЪ, ВЫДѢЛКА, ИСПРАВЛЕНІЕ И ИСПЫТАНІЕ ИНСТРУМЕНТОВЪ И СНАБЖЕНІЕ ИМИ СУДОВЪ.

А. Изданіе книгъ.

Гидрографическій департаментъ заявлялъ уже въ предшествующихъ своихъ отчетахъ, что при изданіи книгъ, до гидрографіи стносящихся, главное вниманіе департамента было обращено на изданіе лоцій, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ морей. Неупуская изъ виду этого главнаго пособія для безопаснаго мореплаванія, департаментъ и въ 1864 г., сообразуясь съ ассигнованною по смѣтѣ суммою, продолжалъ изданіе на русскомъ языкѣ лоцій всего свѣта, и въ дополненіе къ изданной въ 1862 г. лоціи Атлантическаго океана, перевелъ на русскій языкъ, вновь вышедшую книгу, подъ заглавіемъ «Описаніе главныхъ портовъ Соединенныхъ штатовъ на Атлантическомъ океанѣ», составленную изъ результатовъ американской съемки, дополнивъ это описаніе замѣчаніями, собранными эскадрою контръ-адмирала Лесовскаго, о вестъ-индскихъ портахъ. Книга эта уже отпечатана, но къ ней будетъ еще приложена карта положенія всѣхъ мѣстъ, въ этой книгѣ заключающихся. Продолжается также составленіе лоцій Индѣйскаго и Тихаго океановъ, и изъ нихъ лоціи Индѣйскаго океана отлитографировано уже до 200 листовъ, заключающихъ въ себѣ описаніе курсовъ, вѣтровъ, теченій, острововъ и береговъ.

Предварительно изданія лоціи Тихаго океана, будетъ къ навигаціи 1865 г. издано: «Руководство для плаванія Татарскимъ или Сахалинскимъ проливомъ и устьемъ рѣки Амура», составленное изъ имѣющихся по настоящее время русскихъ и иностранныхъ источниковъ.

Руководство для плаванія по Финскому заливу, литографированное въ прошедшемъ году въ числѣ 300 экземпляровъ и разосланное на суда флота для критическаго разбора, было осенью 1864 г. снова пополнено по замѣчаніямъ, сдѣланнымъ

www.starieknigi.info

департаментомъ, и снова разослано въ портовыя инструментальныя камеры, для разсылки на суда флота; но пока еще никакихъ замѣчаній на это руководство со стороны гг. судовыхъ командировъ не послѣдовало, и только командиръ свеаборгскаго порта возвратилъ въ департаментъ одинъ экземпляръ руководства, съ замѣчаніями, сдѣланными поручикомъ корпуса флотскихъ штурмановъ Бочковымъ, которыя департаментъ принялъ съ должною благодарностію и воспользуется сдѣланными замѣчаніями при будущемъ печатаніи лоціи Балтійскаго моря. Къ морскимъ видамъ *сѣвернаго* берега Финскаго залива, снятымъ въ 1862 году и нарисованнымъ на камнѣ въ уменьшенномъ видѣ, для приложенія къ имѣющей быть лоціи Финскаго залива, сняты лѣтомъ 1864 года, тѣмъ же профессоромъ живописи А. П. Боголюбовымъ, виды *южнаго* берега Финскаго залива, а также виды приморскихъ городовъ Виндавы и Риги. Всѣ виды *южнаго* берега Финскаго залива, такъ же какъ и сѣвернаго, будутъ нарисованы на камнѣ, въ уменьшенномъ видѣ, и будутъ приложены къ лоціи Балтійскаго моря.

Къ напечатанной и изданной уже въ 1862 г., лоціи части *западнаго* берега Ботническаго залива, отъ мыса Штерне-уддэ до Хапаранды, по распоряженію департамента переведена также со шведскаго языка лоція остальной части западнаго берега этого залива, отъ Оландсхафа до сѣвернаго Кваркена, заключающая въ себѣ также и нѣкоторыя свѣдѣнія о плаваніи вдоль восточной части этого залива, отъ параллели города Або до Вазы или Николайстада, съ оландскими и абоскими шхерами включительно. Но какъ со времени изданія этой части лоціи на шведскомъ языкѣ, съ 1858 г., прошло уже времени достаточно для того, чтобы въ способѣ огражденія ихъ предостерегательными знаками, могли произойдти значительныя перемѣны, то на основаніи новѣйшихъ, имѣющихся въ департаментѣ свѣдѣній, какъ о шведскомъ, такъ наиболѣе о русскомъ берегахъ, сдѣланы въ лоціи значительныя исправленія и пополненія, и къ навигаціи 1865 г. часть этой лоціи будетъ отпечатана. Такимъ образомъ, съ отпечатаніемъ лоціи части Ботническаго залива въ 1865 году, мы будемъ имѣть съ той частью лоціи, которая издана въ 1862 году, по возможности полное систематическое руководство для плаванія у обоихъ береговъ Ботническаго залива, и только останется еще вовсе безъ гидрогра-

www.starieknigi.info

фическихъ свѣдѣній часть восточнаго берега Ботническаго залива, отъ города Вазы до Торнео. Чтобы пополнить этотъ, довольно значительный, пробѣлъ, гидрографическій департаментъ, не имѣя на шведскомъ языкѣ никакого объ этой части берега свѣдѣнія, собираетъ изъ весьма скуднаго запаса русскихъ матеріаловъ все то, что для составленія руководства необходимо, надѣясь, впрочемъ, что гг. судовые командиры, при посѣщеніи своемъ вообще Ботническаго залива, какъ и другихъ морей, будутъ доставлять въ департаментъ всѣ полезныя для мореплаванія свѣдѣнія, для чего отъ гидрографическаго департамента продолжаются ежегодныя разсылки на суда журналовъ, для внесенія въ нихъ всѣхъ гидрографическихъ замѣтокъ, которыя могли бы служить для исправленія, какъ лоцій всѣхъ морей, такъ и самыхъ картъ.

Въ видахъ той же безопасности въ плаваніи по Финскому заливу, и на основаніи § 242 Высочайше утвержденнаго 30 марта 1857 года постановленія о лоцманскомъ и маячномъ вѣдомствѣ въ Финляндіи, гидрографическій департаментъ, циркуляромъ отъ 20 января 1865 г. № 1, просилъ гг. судовыхъ командировъ, чтобы они, для предотвращенія бѣдствій, могущихъ послѣдовать для прочихъ судовъ, обо всѣхъ сдвинутыхъ съ мѣста или вовсе уничтоженныхъ морскихъ предостерегательныхъ знакахъ, кромѣ занесенія этого обстоятельства въ журналъ гидрографическихъ замѣтокъ, увѣдомляли бы о томъ непосредственно, или чрезъ лоцмановъ, ближайшее лоцманское начальство.

Въ 1864 году, по распоряженію департамента, переведена съ англійскаго на русскій языкъ, книга «Новыя таблицы для облегченія вычисленій плаванія по дугѣ великаго круга». Къ этой книгѣ, изданной въ 1857 году А. С. Дейхманомъ, приложена и карта, дающая возможность опредѣлять плаваніе по дугѣ великаго круга нагляднымъ способомъ. Также съ англійскаго переведена и напечатана брошюра: «Наставленіе для плаванія между Сингапуромъ и городомъ Сайгономъ, составленное штурманомъ англійскаго флота Лофтусомъ». Эта брошюра есть первое, довольно подробное, руководство для плаванія во время муссоновъ Китайскимъ моремъ, между Сингапурскими проливами и мысомъ Сентъ-Джеймсомъ въ Кохинхинѣ и по рѣкѣ Сайгонъ.

www.starieknigi.info

Исправлена и вновь отпечатана таблица маяковъ Россійской имперіи. Исправлено и отдано въ печать: Подробное описаніе маяковъ и другихъ предостерегательныхъ морскихъ знаковъ какъ на берегахъ Россійской имперіи, такъ и на берегахъ Швеціи и Норвегіи. Составлено руководство къ употребленію англійскаго морскаго мѣсяцослова на 1867 годъ, и наконецъ, ежемѣсячно, печатались въ Морскомъ Сборникѣ и отдѣльными брошюрами, лоцманскія замѣтки, о перемѣнахъ по лоціи всѣхъ морей. Эти замѣтки, кромѣ разсылки ихъ во всѣ русскіе порты, для исправленія по нимъ картъ и лоцій, разсылались, по приказанію управляющаго морскимъ министерствомъ, вмѣстѣ съ приказами, чрезъ инспекторскій департаментъ морскаго министерства, и на всѣ русскія суда, находившіяся какъ въ русскихъ, такъ и въ иностранныхъ портахъ. Наконецъ приступлено къ исправленію и пополненію таблицъ, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ морскихъ флаговъ, и предположено таблицы этихъ флаговъ печатать съ камня, хромолитографически, чрезъ что значительно сократится время, употреблявшееся до сего времени на раскраску флаговъ.

Новое изданіе лоціи Чернаго моря возложено на помощника начальника гидрографической части въ николаевскомъ портѣ, лейтенанта Павловскаго. Состоя на отрядѣ судовъ подъ начальствомъ контръ-адмирала Дюгамеля, лейтенантъ Павловскій, въ 1864 году, осмотрѣлъ и собралъ гидрографическія свѣдѣнія о восточномъ берегѣ Чернаго моря, отъ Идокопаса до Поти, а потомъ части крымскаго берега отъ Евпаторіи до Севастополя.

Для окончательнаго пополненія лоціи Чернаго моря остается лейтенанту Павловскому осмотрѣть еще румелійскій и анатолійскій берега и собрать подробныя свѣдѣнія о всѣхъ новѣйшихъ маякахъ и прочихъ морскихъ предостерегательныхъ знакахъ, поставленныхъ на этихъ берегахъ съ 1851 года, т. е. со времени послѣдняго изданія лоціи Чернаго моря. Все это предположено исполнить въ теченіе 1865 г., а между тѣмъ сдѣлано уже распоряженіе, о пріобрѣтеніи матеріаловъ, необходимыхъ для изданія этой лоціи, которая начнется печатаніемъ въ началѣ 1865 года.

www.starieknigi.info

Б) Составленіе, гравированіе и печатаніе картъ и плановъ.

Въ 1864 году, по чертежной и граверной гидрографическаго департамента, исполнены слѣдующія, болѣе значительныя работы:

I. Изъ вновь составленныхъ картъ и плановъ, награвированы на мѣди:

а) Къ атласу Балійскаго моря:

1) Частная карта сѣверной части Балтійскаго моря, отъ Дагерорта до Гобурга.

2) Частная карта сѣверной части Ботническаго залива, отъ входа въ Улеборгъ до Гамлекарлебю.

3) 20 видовъ маяковъ и знаковъ на картѣ Рижскаго залива съ Моонзундомъ.

4) Семь дополнительныхъ фигуръ знаковъ, на картѣ Ботническаго залива, отъ входа въ Гамлекарлебю до Вазы.

5) Горизонты освѣщеній маяковъ Финскаго залива, съ обозначеніемъ штировкою системы огней, на генеральной картѣ этого залива.

б) Къ атласу Бѣлаго моря:

6) Планъ Березоваго рукава р. Сѣверной Двины, на картѣ устьевъ этой рѣки.

7) Планъ устья р. Индиги, на картѣ Сѣвернаго океана и Карскаго моря.

8) 23 вида маяковъ и знаковъ, на генеральной картѣ Бѣлаго моря, на 2-хъ листахъ.

в) Къ атласу Каспійскаго моря:

9) Частная карта западнаго берега Каспійскаго моря, отъ острова Тюленьяго до города Петровска.

10) Частная карта Аграханскаго залива.

11) Частная карта Тюбъ-Караганскаго залива.

г) Къ атласу Восточнаго океана:

12) Планъ залива де-Кастри, на картѣ Амурскаго лимана.

13) Планъ Императорской гавани, на картѣ южной половины Охотскаго моря.

www.starieknigi.info

д) Къ таблицамъ флаговъ разныхъ государствъ:

14) Тринадцать флаговъ новаго итальянскаго королевства и два Китайской имперіи.

II. Вырѣзаны на камнѣ:

1) Линіи направленій вѣтровъ, для 12 картъ о состояніи погоды въ Европѣ.

III. Сдѣланы химическою тушью на прозрачномъ коленкорѣ и особо подготовленной бумагѣ и отпечатаны съ камня:

1) Атласъ р. Свири, отъ устья до Лодейнаго поля (12 листовъ).

2) Атласъ р. Волхова, отъ устья до гостинопольскихъ пороговъ, и устья р. Сяси (6 листовъ).

3) Планъ устья р. Волги, съ промѣромъ 1863 года на розсыпяхъ.

4) Планъ острова Буллы.

5) — — Дуванный и Свиной.

6) — залива Александръ-бай.

7) — — Кендерли.

8) — ленкоранскаго рейда.

IV. Исправлены и значительно пополнены гравировкою:

1) Карта кронштадтской губы (углублена гравировка).

2) Карта западной части Финскаго залива (углублены рифы и добавленъ видъ маяка Вормсъ).

3) Карта абоскихъ и аландскихъ шхеръ (добавлены подписи и банки).

4) Карта сѣверной части Ботническаго залива, отъ Торнео до Улеоборга (съ новой описи добавлены берегъ и промѣръ).

5) Генеральная карта Каспійскаго моря.

6) Карта Бакинскаго залива.

7) — Апшеронскаго пролива.

8) — Апшеронскаго полуострова.

9) — Астрабадскаго залива.

10) — западнаго берега Каспійскаго моря, отъ острова Буллы до г. Ленкорани.

11) Южной части Каспійскаго моря.

www.starieknigi.info

Сверхъ сего сдѣлано до 500 менѣе значительныхъ поправокъ на мѣдныхъ доскахъ атласовъ: Балтійскаго и Бѣлаго морей, норвежскаго берега и Восточнаго океана, а также исправлена и пополнена шатировка на 16 картахъ и вновь зашатировано 4 карты.

V. Гравируются на мѣди:

1) Карта устьевъ р. Невы на двухъ листахъ.

2) Карта кронштадтскихъ рейдовъ и сестрорѣцкой губы, съ планомъ малаго рейда.

3) Генеральная карта Ладожскаго озера на двухъ листахъ, съ одинадцатью частными планами рейдовъ и гаваней.

4) Генеральная карта Ботническаго залива, на двухъ листахъ: отъ Торнео до сѣвернаго Кваркена и отъ Кваркена до Оландсгафа.

5) Карта западнаго берега Ботническаго залива, отъ Эрнгельдсвика до Худиксваля.

6) Западнаго берега Ботническаго залива, отъ Худиксваля до Сварткклуббена.

7) Планы заливовъ св. Владиміра и св. Ольги, на одномъ листѣ.

VI. Составляются:

1) Кронштадтскихъ рейдовъ, въ масштабѣ 100 саж. въ дюймѣ (6 листовъ).

2) Карта группы острововъ Аспэ.

3) Карта финляндскихъ шхеръ отъ Гангеудда до Утэ.

4) Карта входовъ въ Маріехамнъ, Дегербю и Бомарзундъ (южной части Оландскихъ шхеръ).

5) Карта входовъ въ Улеоборгъ.

6) — средней части Каспійскаго моря.

7) — югозападной части Каспійскаго моря.

8) — Мангышлакскаго полуострова и Тюленьихъ острововъ.

9) Карта восточнаго берега Каспійскаго моря, отъ мыса Песчанаго до Кендерлинскаго залива.

www.starieknigi.info

10) Планъ острововъ Глиняной и Лось.

11) — — Обливной и Куринскій камень.

12) Атласъ р. Куры отъ Сальяна до Каспійскаго моря (15 листовъ).

VII. Нарисованы на камнѣ:

1) Шестнадцать видовъ сѣвернаго берега Финскаго залива, что̀ съ нарисованными въ прошломъ году восемью видами, составитъ всего 24 вида, нарисованныхъ на 9 камняхъ.

Слѣдующая таблица показываетъ по возможности количество всѣхъ работъ, исполненныхъ по чертежной и граверной гидрографическаго департамента въ 1864 году.

Вѣдомость о количествѣ работъ, исполненныхъ по чертежной и граверной гидрографическаго департамента въ 1864 году.

ЧТО ИМЕННО.	По чертежной.					По граверной.				Итого.
	Составлено.	Скопировано.	Вычерчено.	Сдѣлано хим. тушью.	Нарисовано на камнѣ.	Награвировано.	Исправлено.	Залитировано	Корректура по Лоцм. зам.	
Картъ	3	40	1131	38	—	4	2	2	351	1571
Плановъ	13	19	—	—	—	4	—	—	—	36
Планшетовъ	—	—	26	—	—	—	—	—	—	26
Морскихъ видовъ	—	—	—	—	24	—	—	—	—	24
Маяковъ и знаковъ	—	—	—	—	—	105	—	—	—	105
Флаговъ разныхъ государствъ	—	—	1200	—	—	17	—	—	—	1217
Флаговъ сигнальныхъ	—	—	430	—	—	—	—	—	—	430
Разныхъ чертежей и рисунковъ	—	135	—	—	—	2	—	—	—	137
Сборныхъ листовъ, отчетныхъ картъ и вѣдомостей	—	14	—	5	—	1	—	—	—	20
Бланокъ	—	—	—	23	—	—	—	—	—	23
Всего	16	208	2787	66	24	133	2	2	351	3589

www.starieknigi.info

Кромѣ того, особыми коммисіями, назначаемыми при департаментѣ, было исправлено до 25 коллекцій русскихъ картъ и разобрано и исправлено до 60000 иностранныхъ картъ всѣхъ морей.

Изъ этого обзора, между прочимъ, видно, что въ 1864 году, какъ и въ 1863, было обращено также особое вниманіе на изданіе, по возможности, полныхъ гидрографическихъ свѣдѣній о Ботническомъ заливѣ, о которомъ мы съ 1781 года, когда достались въ наши руки матеріалы шведской съемки того времени, не имѣли совершенно никакихъ, болѣе опредѣлительныхъ понятій. Много еще и въ настоящее время остается сдѣлать въ этомъ отношеніи; особенно великъ пробѣлъ по гидрографіи восточнаго берега залива, составляющаго прибрежье Финляндіи; но за то весь шведскій берегъ, отъ Торнео къ югу до входа въ Ботническій заливъ, выясненъ на столько, на сколько позволяли карты и лоціи, изданныя шведскимъ правительствомъ въ послѣднее время. На основаніи этихъ данныхъ о шведскомъ берегѣ и нѣкоторыхъ гидрографическихъ работъ, произведенныхъ съ 1851 года на финляндскомъ берегу, а также на основаніи астрономическихъ наблюденій, произведенныхъ нами на этомъ берегу въ 1860 и 1861 годахъ, награвированы и гравируются: *двѣ* генеральныя и *пять* частныхъ картъ Ботническаго залива и издана въ прошедшемъ году *первая*, а нынѣ издается *вторая* часть лоціи Ботническаго залива, описывающія почти оба берега этого залива, исключая части восточнаго берега, отъ Торнео къ югу до сѣвернаго Кваркена.

До 1864 года, для дешеваго и скораго изданія атласовъ нѣкоторыхъ рѣкъ, снятыхъ инструментально по распоряженію морскаго министерства, а также для изданія временныхъ картъ и плановъ, употреблялся въ гидрографическомъ департаментѣ способъ копированія химическою тушью на прозрачный коленкоръ, способъ, придуманный въ гидрографическомъ департаментѣ въ 1861 г. и усовершенствованный на столько, на сколько это возможно было. Но такъ какъ черченіе на прозрачномъ коленкорѣ, по причинѣ навощенной его поверхности, требуетъ особаго навыка при самыхъ лучшихъ каллиграфическихъ перьяхъ, то въ 1864 году испытанъ, и весьма успѣшно (что доказывается изданными нынѣ атласами рѣкъ Свири и Волхова), дру-

www.starieknigi.info

гой способъ копировки химическою тушью, не на прозрачный коленкоръ, какъ было до сего времени, а на александрійскую бумагу, пропитанную предварительно составомъ: изъ мыла, вишневаго клея, квасцовъ и крахмала. И хотя этотъ новый способъ требуетъ двойнаго копированія, но за то черченіе легче, не требуетъ особыхъ перьевъ и передаетъ даже самые тонкіе предметы, напримѣръ рифы, чрезвычайно чисто и отчетливо. Выгода отъ употребленія этого новаго способа заключается еще и въ томъ, что нѣтъ нужды спѣшить окончаніемъ работъ изъ опасенія, чтобы химическая тушь не засохла на бумагѣ (тогда она не перейдетъ на литографическій камень), а можно новымъ способомъ выполнять черченіе довольно долго, потому что составъ, коимъ пропитана александріская бумага, даетъ возможность химической туши переходить отчетливо на камень, по прошествіи довольно продолжительнаго времени.

Итакъ, въ настоящее время, гидрографическій департаментъ располагаетъ двумя недорогими и скорыми средствами, издавать атласы, карты и планы, которымъ прежде суждено было бы на-долго, если не на-всегда, оставаться въ шкафахъ архива.

Приложенная на оборотѣ вѣдомость показываетъ, сколько чего было отпечатано при гидрографическомъ департаментѣ, въ 1864 году.

Кромѣ показаннаго въ ней: склеено атласовъ 550, портфелей 26; сдѣлано переводовъ на камень: съ прозрачнаго коленкора 51, съ бумаги 272.

Для черченія и печатанія картъ, плановъ и проч., въ 1864 г., было доставлено отъ подрядчика, по контрактнымъ цѣнамъ, бумаги и разныхъ другихъ матеріаловъ, всего на сумму 4749 р. 63 к.

Изъ этой суммы, собственно на бумагу было израсходовано 3367 р. 40 к., именно:

Ватманской		7 ст. 16 д.	на 902 р. 90 к.
Александрійской	бѣлой	34 ст.	— 1699 — 60 —
	синей	7 —	— 118 — »
Писчей		130 —	— 624 — »
Веленевой		3 —	— 15 — 90 —
Эстампной		40 дест.	— 6 — »
		Итого.	3367 р. 40 к.

www.starieknigi.info

ВѢДОМОСТЬ О КОЛИЧЕСТВѢ КАРТЪ, ПЛАНОВЪ И ПРОЧ., ОТПЕЧАТАННЫХЪ ПРИ ГИДРОГРАФИЧЕСКОМЪ ДЕПАРТАМЕНТѢ ВЪ 1864 ГОДУ.

ЧТО ИМЕННО.	Для отпуска на флотъ.		Для продажи.		Для разсылки разнымъ лицамъ.		Для департамента.			Всего.
	Ватмайск.	Александр.	Ватмайск.	Александр.	Ватмайск.	Александр.	Ватмайск.	Александр.	Писчей.	
А) Съ мѣдныхъ досокъ:										
Картъ съ подкладк.	—	1981	—	103	—	—	—	1742	—	3826
Картъ безъ подкл.	—	1081	—	293	343	1523	64	2024	—	5278
Разныхъ чертежей и рисунковъ.	—	439	—	—	—	—	—	1049	—	2388
Вѣдомостей	—	—	—	—	—	—	—	104	—	104
Итого	—	3451	—	396	343	1523	64	5819	—	11 596
Б) Съ камней:										
Картъ	—	439	—	21	33	251	3269	8896	—	12 909
Плановъ, чертежей и рисунковъ.	—	1352	—	—	—	—	—	2315	1250	4917
Циркулярныхъ объявленій по лоціи . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4598	4598
Бланокъ	—	—	—	—	—	—	—	—	6910	6910
Вѣдомостей.	—	—	—	—	—	—	—	—	1220	1220
Лоцій.	—	—	—	—	—	—	—	—	49 775	49 775
Итого	—	1791	—	21	33	251	3269	11 211	63 753	80 329
Всего. . .	—	5242	—	417	376	1774	3333	17 030	63 753	91 925

www.starieknigi.info

Изъ свѣдѣній, доставленныхъ отъ начальника гидрографической части въ Николаевѣ, видно, что въ 1864 году, при чертежной и граверной гидрографической части николаевскаго порта, были выполнены слѣдующія работы:

I. Награвировано на мѣди:

а) Дополнены маяками и другими предостерегательными знаками, по лоцманскимъ замѣткамъ 1864 года, слѣдующія карты:

1) Восемь листовъ атласа Средиземнаго моря.
2) Восемь листовъ греческаго Архипелага.
3) Генеральная карта Мраморнаго моря.
4) Карта Константинопольскаго и Дарданельскаго проливовъ.
5) Генеральная и пять частныхъ картъ Чернаго моря.

б) Гравируются къ атласу Чернаго моря:

6) Планъ Керченскаго пролива по промѣру штабсъ капитана корпуса штурмановъ Трутаева въ 1856 и 1858 годахъ.
7) Планъ Одесскаго залива, по описи лейтенанта Бѣлявскаго въ 1862 году.

II. Вырѣзаны на камнѣ:

1) Планъ Цареградскаго устья Днѣстровскаго лимана, по промѣру подпоручика Глизяна въ апрѣлѣ 1864 года.
2) Планъ части Керченскаго рейда 1864 года.
3) Планъ одесскаго рейда, по описи лейтенанта Бѣлявскаго въ 1862 и 1863 годахъ.

III. Продолжаются рѣзьбою на камнѣ:

4) Чертежи маяковъ и знаковъ Чернаго и Азовскаго морей.
5) Вѣдомость для отпуска картъ, лоцій и сигнальныхъ книгъ на суда.

IV. Уменьшаются противъ оригиналовъ:

1) Планы всѣхъ портовъ и рейдовъ Чернаго моря, для приложенія къ новому изданію лоціи Чернаго моря.

www.starieknigi.info

Сверхъ того, предположено вырѣзать на камнѣ карту р. *Буга,* на пространствѣ отъ города Николаева до города Вознесенска, и карту р. *Ингула*, отъ устья до восточной стороны николаевскаго адмиралтейства.

Въ слѣдующихъ двухъ таблицахъ показано количество работъ, исполненныхъ по управленію начальника гидрографической части въ Николаевѣ, въ 1864 году.

Вѣдомость о количествѣ работъ, исполненныхъ по чертежной и граверной гидрографической части николаевскаго порта въ 1864 году.

ЧТО ИМЕННО.	Составлено.	Скопировано.	Награвировано.	Нагтографировано.	Исправлено гравировкою.	Раскрашено.	Корректурою Лоцм. Зам.	Итого.
Карты	—	5	—	—	20	6	994	1015
Планы	—	25	—	3	—	25	—	53
Разные чертежи и рисунки	—	77	8	3	—	20	—	108
Всего	—	107	8	6	20	51	994	1176

Кромѣ того, особо назначенною коммисіею, пересмотрѣно въ архивѣ гидрографической части 1200 листовъ картъ, изъ коихъ нѣкоторые оригиналы, по ветхости ихъ, предположено наклеить на холстъ.

www.starieknigi.info

Вѣдомость о печатаніи картъ, плановъ и чертежей при гидрографической части Николаевскаго порта въ 1864 году.

ЧТО ИМЕННО.	Для отпуска на суда.		Для продажи.		Для разсылки разнымъ лицамъ.		Для гидрографической части.			Итого.
	Ватмалск.	Александр.	Ватмалск.	Александр.	Ватмалск.	Александр.	Ватмалск.	Александр.	Ватмалск.	
А) Съ мѣдныхъ досокъ.										
Картъ	—	161	—	214	20	263	23	248	—	929
Видовъ	—	136	—	—	—	—	—	507	—	643
Разныхъ чертежей и рисунковъ	—	—	—	—	—	300	—	400	—	700
Итого	—	297	—	214	20	563	23	1155	—	2272
Б) Съ камней.										
Плановъ	—	—	—	20	20	28	—	232	—	300
Разныхъ чертежей и рисунковъ	—	—	—	—	10	11	—	279	—	300
Циркулярныхъ распоряженій	—	—	—	—	—	—	—	—	8444	8444
Бланокъ	—	—	—	—	—	—	—	—	2900	2900
Итого	—	—	—	20	30	39	—	511	11 344	11 944
Всего . . .	—	297	—	234	50	602	23	1666	11 344	14 215

www.starieknigi.info

B) Мастерскія мореходныхъ инструментовъ.

а) Въ С.-Петербургѣ.

Въ мастерской мореходныхъ инструментовъ, состоящей при департаментѣ, работало казенныхъ мастеровыхъ 10, вольнонаемныхъ 13 и учениковъ 10.

Всѣ новые инструменты для броненосныхъ судовъ, начатые осенью 1863 г., были изготовлены къ открытію навигаціи. Кромѣ того, въ мастерской исправлено значительное число другихъ инструментовъ, которыми и были снабжены своевременно, какъ суда, назначенныя въ плаваніе въ 1864 г., такъ и гидрографическія экспедиціи.

Произведенныя въ 1864 году усиленныя работы, которыми окончены, въ весьма короткій срокъ, значительное число новыхъ инструментовъ, служатъ неопровержимымъ доказательствомъ, что цѣль устройства мастерской, основанной на прочныхъ началахъ, достигается вполнѣ и, что въ экстренныхъ случаяхъ, она можетъ исполнить болѣе, чѣмъ обыкновенно требуется отъ нея для флота.

О пользѣ, которую мастерская приноситъ казнѣ, въ настоящее время можно судить только по главнымъ компасамъ, потому что такой компасъ, выписанный изъ Англіи, обошелся въ 200 р. сер. а изготовленный въ мастерской стоитъ 155 р., т. е. 45 руб., (а не 50 руб., какъ предполагалась по соображеніямъ въ отчетѣ 1863 года) дешевле англійскаго; принявъ же во вниманіе, что компасовъ этихъ требуется для судовъ довольно значительное число, можно ожидать не малое сбереженіе денежныхъ расходовъ, при изготовленіи ихъ въ мастерской. Удостовѣреніемъ этого служитъ то, что въ теченіе 1864 года, главныхъ компасовъ сдѣлано 80 штукъ, которые обошлись мастерской въ 12 400 руб., между тѣмъ какъ при выпискѣ ихъ изъ Англіи, они обошлись бы въ 16 000 руб., отъ чего казна имѣла сбереженія на 3600 рублей.

Что касается до другихъ, изготовляемыхъ въ мастерской инструментовъ, то о пользѣ, какая получается отъ этого, судить трудно, такъ какъ инструменты эти дѣлаются по собствен-

www.starieknigi.info

нымъ, а не по иностраннымъ образцамъ, цѣну которыхъ и можно бы было принять для сравненія; но изготовленіе ихъ въ мастерской, судя по главнымъ компасамъ, безъ всякаго сомнѣнія, значительно дешевле заказа за границей, а тѣмъ болѣе у здѣшнихъ вольныхъ мастеровъ, такъ какъ правила, которыми руководствуется мастерская, при употребленіи матеріаловъ и выдачѣ задѣльной платы, однѣ и тѣ же для всѣхъ работъ.

Изготовленные въ мастерской компасы для мониторовъ были испытаны въ навигацію 1864 года, при чемъ оказалось необходимымъ, сдѣлать нѣкоторыя приспособленія, которыя и будутъ исполнены къ навигаціи 1865 г. Въ числѣ этихъ приспособленій, заслуживаетъ особеннаго вниманія, замѣна рубиноваго камня въ топкѣ картушки алмазнымъ. До сихъ поръ нельзя было получить алмазнаго камня для топки, съ самою отчетливою внутри его полировкою, какая необходима для камня въ компасной топкѣ. Отзывы фабрикантовъ, занимающихся шлифовкою алмазовъ, доказываютъ, что сдѣлать въ алмазѣ углубленный конусъ, вершина котораго должна быть не поверхность, а одна только точка, чрезвычайно трудно, и только за предложенную имъ высокую цѣну—по 70 руб. за каждый изъ числа заказанныхъ имъ двухъ алмазныхъ камней для испытанія, и въ надеждѣ, что такихъ камней потребуется со временемъ довольно много, они согласились принять заказъ, но при всемъ томъ они сомнѣваются въ удовлетворительномъ исполненіи его. До полученія же топокъ съ хорошими алмазными камнями, предположено, на всѣ броненосныя и винтовыя суда, отпускать по нѣскольку штукъ запасныхъ топокъ и шпилекъ, для замѣны ими испортившихся.

Опытъ показалъ, что на суда, сверхъ полагаемыхъ для каждаго инструментовъ, необходимо отпускать еще одинъ аппаратъ,—это электромагнитъ, для намагничиванія компасныхъ картушекъ. Употребляемыя нынѣ картушки имѣютъ по четыре стрѣлки; каждая стрѣлка состоитъ изъ двухъ или изъ четырехъ стальныхъ пластинокъ, соединенныхъ вмѣстѣ и поставленныхъ на ребро. Для намагниченія такой картушки искусственнымъ магнитомъ, нужно ее разобрать, а потомъ снова составить, что требуетъ много опытности, и сверхъ того, этимъ способомъ картушка намагничивается довольно слабо. Съ помощію же электромагнита, можно намагнитить картушку до насыще-

www.starieknigi.info

нія, не разбирая ее. Вообще, аппаратъ этотъ можетъ быть вполнѣ оцѣненъ въ морѣ, когда стрѣлки, по какимъ либо причинамъ, потеряютъ свою силу.

Кромѣ мореходныхъ инструментовъ, въ мастерской изготовлены были инструменты по артиллерійской части, а именно для мониторовъ—прицѣлы и отвѣсы, и для батарейныхъ судовъ—индикаторы (для сосредоточенія выстрѣловъ) и пель-кругъ (для опредѣленія разстояній).

Индикаторъ, испытанный на батареѣ «Первенецъ», оказался вполнѣ соотвѣтствующимъ своей цѣли, вслѣдствіе чего мастерская получила заказъ, на изготовленіе къ навигаціи 1865 года такихъ же инструментовъ, на прочія броненосныя батареи, учебный артиллерійскій корабль и для морскаго кадетскаго корпуса.

Въ 1864 году были отпущены на фрегатъ «Свѣтлана», для испытанія, слѣдующіе инструменты: лотъ Фріенда, лаги: Массея, Клинтона и Ундена и металлическій термометръ Джонсона.

Испытанія надъ механическимъ лотомъ Фріенда производились въ продолженіе восьми дней, на якорѣ, на ревельскомъ и рижскомъ рейдахъ. При тихомъ опусканіи лота въ воду, показанія его хотя и превышали глубину, но были довольно вѣрны; когда же лотъ просто бросали въ воду, то показанная имъ глубина значительно превышала настоящую и это увеличеніе было тѣмъ больше, чѣмъ больше была скорость, съ которою онъ опускался въ воду и чѣмъ сильнѣе былъ ударъ о грунтъ. Эти опыты показываютъ, что лотъ Фріенда едва ли можетъ войдти во всеобщее употребленіе, хотя и можетъ принести пользу при нѣкоторыхъ случаяхъ, когда при измѣреніи глубины, помощію этого лота, будетъ обращено особенное вниманіе.

Испытаніе лага Клинтона производилось на фрегатѣ «Свѣтлана», въ первый разъ 19 іюня, подъ парусами, на переходѣ изъ Кронштадта въ Ревель, при тихомъ WNW вѣтрѣ и на большомъ волненіи; лагъ былъ брошенъ съ 10 саженями линя, когда фрегатъ находился къ S въ $2^1/_2$ миляхъ отъ Калбодегрундскаго маяка. Пройдя послѣ того по одному курсу 4 ч. 38 м. и опредѣливъ свое мѣсто по пеленгамъ, вынули лагъ, который показалъ переплытое разстояніе въ 12 миль; по картѣ же разстояніе было $10^3/_4$ миль. Іюля 12, фрегатъ вышелъ изъ Рижскаго залива въ Балтійское море, при тихомъ SW вѣтрѣ

www.starieknigi.info

и посредственномъ волненіи, въ 2 ч. 25 м. по плд.; опредѣливши свое мѣсто, опустили лагъ и шли подъ парами, по курсу WSW, до 11 ч. 45 м. вечера. Опредѣливъ въ это время свое мѣсто по крюйсъ-пеленгу Гобургскаго маяка, подняли лагъ; показанное имъ разстояніе $76^1/_2$ миль, а дѣйствительное разстояніе по картѣ $77^1/_2$ миль. 7 августа фрегатъ вышелъ изъ Карлскроны, при умѣренномъ W вѣтрѣ и посредственномъ волненіи; пройдя меридіанъ маяка Утклиперна къ S въ двухъ миляхъ, въ 9 ч. 48 м. утра спустили лагъ, вытравивъ 12 саженъ линя. На другой день, 8 августа, въ 2 ч. утра, находясь на меридіанѣ маяка Гобургъ, къ югу отъ него, въ разстояніи 12 миль, подняли лагъ, который показалъ переплытое разстояніе $113^1/_4$ миль; по картѣ же это разстояніе было $111^1/_2$ миль. Послѣднее испытаніе было произведено 25 августа, на переходѣ подъ парами изъ Кронштадта въ Гельсингфорсъ, при умѣренномъ WSW вѣтрѣ и волненіи. Въ этотъ разъ, однако, показаніе лага не можетъ быть принимаемо въ разсчетъ, такъ какъ онъ былъ вынутъ изъ воды съ однимъ перомъ, а остальные сломались и утонули. Наблюденія эти показываютъ удовлетворительность лага, но для окончательнаго приговора, конечно необходимы еще испытанія въ разныхъ случаяхъ и при разныхъ обстоятельствахъ.

Испытаніе надъ лагомъ Ундена было произведено 28 августа, на переходѣ фрегата подъ парами, изъ Гельсингфорса въ Кронштадтъ; механизмъ его былъ установленъ на бизань-русленяхъ и принайтовленъ за скобу; это дополнительное крѣпленіе оказалось необходимымъ, такъ какъ штыръ механизма тонокъ и легко могъ повредиться. Лагъ былъ опущенъ въ воду въ 8 ч. утра, на меридіанѣ Калбодегрундскаго маяка; такимъ образомъ шли до меридіана Сескара, при тихомъ O вѣтрѣ и маломъ волненіи и въ $^3/_4$ 5 ч. п. плд. подняли лагъ, по которому переплытое разстояніе оказалось $60^1/_3$ миль, тогда какъ въ дѣйствительности, по картѣ, оно было $85^1/_2$ миль; такая огромная разность, вѣроятно произошла оттого, что винту лага очень трудно вращать линь, идущій къ мѣдному стержню, который приводитъ въ движеніе стрѣлки внутри механизма; во все время испытанія было замѣчено чрезвычайно неравномѣрное обращеніе стержня, который, то быстро вращался, то совсѣмъ останавливался, не смотря на то, что винтъ лага все

www.starieknigi.info

время находился подъ водой. Этотъ лагъ требуетъ еще многихъ опытовъ и болѣе прочнаго скрѣпленія; такъ, было бы гораздо лучше, вмѣсто деревянной доски, служащей для укрѣпленія механизма къ габа-борту, дѣлать металлическую и мѣдный штыръ дѣлать гораздо толще, что̀ предохранитъ инструментъ отъ порчи при большемъ ходѣ судна.

Лагъ Массея испытывался два раза: первый, 31 іюля, идя подъ парами изъ Травемюнде въ Карлскрону, при тихомъ NO и маломъ волненіи; лагъ былъ выпущенъ съ 13 саженями линя въ 7 ч. вечера и поднятъ въ 8 ч. утра слѣдующаго дня; переплытое разстояніе по лагу $99^1/_2$ миль, а по картѣ 101 миля. Второе испытаніе было также подъ парами, 28 августа, на переходѣ изъ Гельсингфорса въ Кронштадтъ, при тихомъ O вѣтрѣ и маломъ волненіи. Лагъ былъ выпущенъ съ 12 саженями линя и оставался въ водѣ $13^1/_2$ часовъ; переплытое разстояніе по лагу 122 мили, а по картѣ $121^1/_2$ миля. Лагъ, при обоихъ испытаніяхъ не выскакивалъ изъ воды и былъ совершенно чистъ.

Металлическій термометръ Джонсона устроенъ для измѣренія температуры воды на большихъ глубинахъ, гдѣ ртутные термометры становятся уже невѣрными, отъ значительнаго давленія воды на шарики термометровъ. Главная часть инструмента есть составная полоса изъ двухъ металловъ, мѣди и стали, имѣющихъ различную степень разширяемости и сжимаемости, при измѣненіи температуры. Эта полоса принимаетъ слегка изогнутое положеніе въ одну сторону, при увеличеніи температуры, отъ бо́льшаго разширенія мѣди противъ стали, и въ другую сторону, при уменьшеніи температуры, отъ большаго сжатія мѣди. Эти движенія полосы указываются инструментомъ на термометрической шкалѣ, помощію особаго указателя, который, двигаясь въ ту и другую сторону и показывая температуру въ данный моментъ, увлекаетъ за собою два другіе указателя,—показывающіе, одинъ наибольшую, другой наименьшую температуру воды въ извѣстный періодъ времени. Къ сожалѣнію, испытаніе этого инструмента было весьма неудачное, такъ какъ онъ былъ испытанъ только на рижскомъ рейдѣ, на весьма незначительной глубинѣ, именно на 11 саженяхъ, гдѣ показанія его были на 2 градуса меньше показаній обыкновеннаго лота съ термометромъ. Слѣдующія испыта-

www.starieknigi.info

нія его были сдѣланы на глубинѣ 4 и $3^1/_2$ сажень, для полученія наибольшихъ и наименьшихъ температуръ; для этого термометръ опускали въ воду на всю ночь, но стрѣлки его остались въ томъ же положеніи, какъ были поставлены передъ наблюденіями.

Въ продолженіе года, въ мастерской сдѣлано работы, оцѣнивая ее по вольнымъ цѣнамъ:

Новыхъ инструментовъ, на	35 303	р. 60	к.
Исправлено починкою на	1 806	— »	—
Въ инструментахъ, неоконченныхъ къ 1 января 1865 г., сдѣлано работы, на	1 048	— »	—
Итого на . . .	38 157	р. 60	к.

Выдано мастеровымъ за работы, задѣльной платы и жалованья	6 790	р. 4	к.
Употреблено разныхъ матеріаловъ, на	16 835	— 89	—
Выдано содержанія: начальнику мастерской, содержателю матеріаловъ, казеннымъ мастеровымъ, ученикамъ и черноработчимъ, а также уплачено типографіи морскаго министерства, за шнуровыя книги, всего	4 153	— $90^1/_4$	—
Итого . . .	27 779	р. $83^1/_4$	р.
польза отъ работы	10 377	— $76^3/_4$	—

б) Въ Николаевѣ.

Въ 1864 году, въ мастерской этой работало 12 казенныхъ мастеровыхъ, 5 вольнонаемныхъ и 10 учениковъ.

Въ теченіе года, изготовлено новыхъ инструментовъ, для судовъ черноморской флотиліи, на . .	1 624	р. 50	к.
Различныхъ приспособленій къ станкамъ и машинамъ и небольшихъ инструментовъ, на	1 202	— 39	—
Исправлено инструментовъ, на . . .	3 642	— $72^1/_2$	—
Въ инструментахъ, неоконченныхъ къ 1865 году, сдѣлано работы, на	1 060	— 12	—

По заказамъ частныхъ лицъ и мѣстъ,

www.starieknigi.info

сдѣлано вновь и исправлено инструментовъ и вещей, на	153	р. 82	к.
Всего въ теченіе 1864 года, произведено работъ, на сумму	7 683	— 55½	—
Оцѣнивая эти работы по вольнымъ цѣнамъ, получится сумма	8 897	— 30	—
Польза отъ работы . . .	1 213	р. 74½	к.

Израсходовано:

На выдачу мастеровымъ заработныхъ денегъ	3 605	— 7	—
Употреблено разныхъ матеріаловъ и куплено инструментовъ для работъ, на	2 009	— 91	—
Выдано жалованья завѣдывающему мастерскою и содержателю	1 800	— »	—
Выдано 10 ученикамъ	268	— 57½	—
Итого . . .	7 683	р. 55½	к.

Изъ работъ, производившихся въ мастерской, наиболѣе замѣчательны: а) неоконченный еще металлическій приборъ въ станкѣ краснаго дерева, съ приводимымъ въ движеніе посредствомъ гири, маховымъ колесомъ, діаметромъ въ 6 футъ, съ мѣднымъ крѣпленіемъ. Приспособленіе это назначается для удобнѣйшаго дѣйствія дѣлительной машиной. б) Инструментъ для опредѣленія подводнаго теченія по образцу гидрометрическаго колеса Вольтмана, съ приспособленіемъ механизма на головкѣ валика, для поворота вмѣстѣ всѣхъ крыльевъ на требуемый уголъ, а также для поворота всего инструмента по теченію, на соотвѣтствующей глубинѣ. Инструментъ этотъ еще не былъ испытанъ въ дѣлѣ. в) Угломѣрный инструментъ съ поворотною рамою со штатифомъ; инструментъ этотъ, по своей малосложности, легкости и удобству, замѣняетъ одинъ изъ двухъ нормальныхъ компасовъ, при опредѣленіи девіаціи на судахъ; стоимость же его, въ сравненіи съ нормальнымъ компасомъ, вдвое меньше. г) Нормальные путевые и плюпочные компасы, нактоузные приборы, протракторы, транспорты, кренометры, барометры, термометры, песочныя склянки и другіе инстру-

www.starieknigi.info

менты изготовляются по имѣющимся образцамъ. Къ доставляемымъ съ судовъ компасамъ стараго образца, приспособляются рычаги, для поднятія картушекъ, и шпильки изъ колокольной мѣди, на пружинахъ.

Въ настоящее время, отъ тѣсноты помѣщенія, мастерская терпитъ большіе недостатки, и нѣтъ никакой возможности содержать ее въ чистотѣ и приличномъ видѣ, а между тѣмъ, съ теченіемъ времени, увеличиваются и потребности ея, далеко не соотвѣтствующія теперешнему помѣщенію, недостатки котораго препятствуютъ скорому и вполнѣ удовлетворительному исполненію работъ.

Эти недостатки заключаются въ слѣдующемъ:

1) Столярная мастерская, въ которой изготовляются вещи, требующія утонченной выдѣлки изъ дорогаго матеріала, помѣщается въ кузнечномъ и литейномъ отдѣленіи, гдѣ мусоръ, пыль и сажа значительно препятствуютъ успѣшному и опрятному производству работъ.

2) Работы, требующія сосредоточеннаго вниманія и уединенія, какъ напр. употребленіе дѣлительныхъ машинъ, составленіе чертежей, первоначальное испытаніе различныхъ инструментовъ, производятся въ настоящее время въ комнатѣ, наполненной слишкомъ часто мастеровыми и учениками.

3) Изготовленіе барометровъ и термометровъ, при теперешнихъ условіяхъ, не можетъ выполняться вполнѣ успѣшно, потому что безпрерывная ходьба производитъ вѣтеръ и препятствуетъ правильному дѣйствію лампъ.

4) Практическія занятія съ учениками производятся въ общей комнатѣ, что во многихъ отношеніяхъ неудобно.

5) Существующая въ настоящее время переборка весьма стѣсняетъ присмотръ за работами и удобное размѣщеніе всѣхъ станковъ, верстаковъ, столовъ и шкафовъ; ее необходимо уничтожить, а для канцеляріи нужно имѣть особую небольшую комнату.

6) Восемь голландскихъ печей, существующихъ въ настоящее время, слишкомъ невыгодны, потому что для отопленія требуютъ вдвое больше топлива чѣмъ положено. Большія выгоды представитъ устройство четырехъ круглыхъ печей, по образцу модели, представленной начальникомъ мастерской мореходныхъ инструментовъ, въ строительную часть николаевскаго порта.

www.starieknigi.info

Для устраненія этихъ недостатковъ и увеличенія помѣщенія мастерской, ассигнована по смѣтѣ 1865 года особая сумма. Послѣ того, обнаружился новый, существенно важный, недостатокъ въ помѣщеніи матеріаловъ для храненія лѣса, угля и другихъ громоздкихъ вещей и запасовъ. Сарай, въ которомъ помѣщаются эти предметы, принадлежитъ типографіи штаба главнаго командира; прежде типографія не имѣла въ немъ надобности, такъ какъ помѣщалась въ зданіи штаба; въ настоящее же время, типографія занимаетъ прежнее свое помѣщеніе во дворѣ гидрографической части и сарай для склада матеріаловъ оставляется на время, въ видахъ снисхожденія, въ распоряженіи мастерской, такъ какъ строеніе это необходимо для типографіи при теперешнемъ ея помѣщеніи. Впрочемъ, этотъ сарай, по ветхости своей, далеко не выполняетъ своего назначенія, столбы подгнили и крыша течетъ до такой степени, что цѣнные матеріалы, сохраняемые въ немъ, подвергаются порчѣ отъ вліянія продолжительной мокроты. Нельзя не жалѣть при этомъ запасовъ, тщательно выбраннаго при покупкѣ, сухаго дерева разныхъ сортовъ, древеснаго угля и въ особенности краснаго дерева. Поэтому, постройка новаго прочнаго сарая крайне необходима.

Въ 1864 году мастерская, не имѣвъ возможности обходиться одними казенными мастеровыми, весьма нуждалась въ наймѣ искусныхъ мастеровыхъ, для утонченныхъ слесарныхъ работъ. Вообще приисканіе подобныхъ мастеровыхъ въ Николаевѣ, всегда было сопряжено съ большими затрудненіями; въ настоящее же время, постройка одесско-парканской желѣзной дороги привлекла, высокою платою за работу, почти всѣхъ вольнонаемныхъ мастеровыхъ, такъ что для работъ въ николаевской мастерской, не удалось даже и въ Одессѣ пріискать ни одного хорошаго мастероваго, чтобы усилить весьма слабый личный составъ мастерской. Остается надѣяться на усовершенствованіе учениковъ, работающихъ постоянно въ мастерской, и на результаты дѣятельности николаевской портовой ремесленной школы, которая, безъ сомнѣнія, окажетъ благопріятное вліяніе на различныя хозяйственныя учрежденія морскаго вѣдомства въ Николаевѣ и въ томъ числѣ на мастерскую мореходныхъ инструментовъ.

www.starieknigi.info

Г. Снабженіе флота инструментами, картами и книгами.

Всѣ суда флота, по примѣру прежнихъ лѣтъ, были снабжаемы инструментами, картами и книгами отъ инструментальныхъ камеръ тѣхъ портовъ, гдѣ суда находились; но всѣ запасы по этой части пополнялись гидрографическимъ департаментомъ.

Карты, прежде отпуска ихъ на суда, были предварительно исправляемы, нанесеніемъ на нихъ отъ руки, поправокъ, изъ лоцманскихъ замѣтокъ и съ корректурныхъ картъ, которыя доставлялись въ портовыя инструментальныя камеры изъ гидрографическаго департамента. Для этого, при чертежной гидрографическаго департамента. всегда имѣется полная коллекція тѣхъ корректурныхъ картъ, которыя были гравированы при гидрографическомъ департаментѣ. Но какъ нанесеніе всѣхъ корректурныхъ поправокъ на мѣдныя доски, дѣлается тотчасъ по полученіи точныхъ свѣдѣній о послѣдовавшихъ по лоціи перемѣнахъ, то на мѣдной доскѣ и на новомъ съ нее оттискѣ, всегда является поправка, прежде нежели на тѣхъ картахъ, которыя разосланы изъ департамента въ инструментальныя камеры и изъ нихъ отпущены на суда, отсюда и происходитъ ежегодная корректура множества еще годныхъ къ употребленію картъ отъ руки.

По окончаніи кампаніи, всѣ карты, поступившія съ судовъ обратно въ портовыя инструментальныя камеры, были осматриваемы, собственно для сего назначаемыми коммисіями, и тѣ изъ картъ, которыя, по ветхости и множеству сдѣланныхъ на нихъ поправокъ отъ руки, оказывались негодными къ дальнѣйшему употребленію, быти замѣняемы гидрографическимъ департаментомъ, новыми картами, со всѣми отпечатанными уже на нихъ исправленіями.

До сего времени, въ инструментальной камерѣ кронштадтскаго порта, имѣлись исключительно тѣ карты, которыя отпускаются на суда во внутреннее плаваніе; но картъ иностранныхъ морей вовсе тамъ не имѣлось, что для лицъ, интересовавшихся какою либо справкою на иностранныхъ морскихъ картахъ, было крайне затруднительно. Для этой цѣли по рас-

www.starieknigi.info

поряженію гидрографическаго департамента, оставленъ при кронштадтской инструментальной камерѣ, съ возвратившагося изъ кругосвѣтнаго плаванія, клипера «Гайдамакъ», одинъ полный экземпляръ морскихъ картъ всего свѣта, стоющій, какъ обыкновенно, до 1500 руб. сереб.

Такъ какъ по смѣтѣ на 1864 годъ, не было ассигновано департаменту никакихъ суммъ, на изготовленіе картъ и книгъ для судовъ, отправлявшихся въ Средиземное море и къ устью рѣки Амура, то департаментъ расходовалъ деньги на пріобрѣтеніе этихъ предметовъ, изъ той суммы 35 000 руб., которая въ 1863 году, вслѣдствіе политическихъ обстоятельствъ, ассигнована была на снабженіе судовъ, находящихся въ заграничномъ плаваніи, картами морей всего свѣта, сверхсмѣтнымъ кредитомъ, по Высочайшему повелѣнію отъ 4 ноября того года.

Въ теченіе 1864 года, въ архивъ гидрографическаго департамента:

Поступило

Картъ морскихъ	29390 (*)
Планшетовъ послѣднихъ съемокъ и промѣровъ	60
Плановъ, чертежей и рисунковъ	265
Атласовъ.	20
Журналовъ описныхъ	22
Журналовъ шканечныхъ	134
Журналовъ метеорологическихъ	6
Лоцій	663
Другихъ сочиненій	2085

Отпущено изъ архива:

Для снабженія флота.	картъ	13130 (*)
	книгъ	1201 (*)
Разнымъ лицамъ и учрежденіямъ, безъ возврата, а также морскимъ иностраннымъ державамъ, въ обмѣнъ на доставленныя отъ нихъ изданія картъ.		1316
	книгъ .	469
Передано для храненія въ архивъ морскаго министерства, шканечныхъ журналовъ		201

Отъ гидрографической части въ Николаевѣ получено гидрографическимъ департаментомъ, еще въ первый разъ, подробное свѣдѣніе о снабженіи судовъ черноморскаго флота кар-

(*) Сверхъ сего поступило съ четырехъ судовъ, возвратившихся изъ заграничнаго плаванія, картъ 8752 и книгъ 382.

(*) Изъ нихъ возвращено: картъ 1555, книгъ 578.

www.starieknigi.info

тами и книгами въ 1864 году. Изъ доставленныхъ свѣдѣній видно, что въ теченіе 1864 г., въ архивъ гидрографической части николаевскаго порта:

Поступило:

Картъ морскихъ	1330(*)
Видовъ Чернаго моря	643
Плановъ чертежей и рисунковъ	630
Лоцій	15
Другихъ сочиненій	225

Отпущено изъ архива:

Для снабженія судовъ черноморской флотиліи.	картъ	161
	видовъ	136
	книгъ	163
Разнымъ лицамъ и учрежденіямъ, безъ возврата: картъ		283
	книгъ	10

Изъ 14 466 рублей, ассигнованныхъ департаменту на пріобрѣтеніе и изготовленіе книгъ, картъ, инструментовъ, починку ихъ, содержаніе чертежной и гравировальной, употреблено:

На чистку хронометровъ и морскихъ часовъ . 311 р.
На покупку инструментовъ. . . . . 1461 »
На мелочные расходы по исправленію инструментовъ въ Кронштадтѣ и Ревелѣ. . . . . 226 р. 25 к.

Отпущено на пріобрѣтеніе инструментовъ для построенныхъ вновь судовъ, а именно: 20 балтійскаго флота, 2 каспійскихъ и 2 сибирской флотиліи, всего 28500 руб., употреблены на изготовленіе этихъ инструментовъ, въ состоящей при департаментѣ мастерской и на покупку таковыхъ за границей и въ С.-Петербургѣ, у извѣстнѣйшихъ мастеровъ; самыя же суда вполнѣ снабжены ими. Распоряженіе же о заготовленіи инструментовъ для вновь строимаго въ Николаевѣ судна, на назначенные для этого 1000 р., сдѣлано тамошнею гидрографическою частію.

Кромѣ этихъ суммъ, отпущено было въ распоряженіе департамента, за уступленные постороннимъ мѣстамъ и лицамъ предметы 2441 р., изъ которыхъ 2350 руб. употреблены на

(*) Сверхъ сего, съ двухъ судовъ возвратившихся изъ заграничнаго плаванія, поступило картъ 44, книгъ 28.

www.starieknigi.info

покупку инструментовъ, для пополненія запасовъ департамента и состоящей при немъ мастерской, а 91 р., причитающіеся николаевскому порту, употреблены гидрографическою частію этого порта, на тотъ же предметъ.

Изъ запасовъ департамента и портовыхъ инструментальныхъ камеръ, продано инструментовъ на . . . 255 руб. 83 коп.

Картъ и книгъ . . . . . 359 — 84 —

По случаю утраты инструментовъ, картъ и книгъ, принятъ на счетъ казны убытокъ, отъ этого произшедшій, на сумму. . . 3322 — 31 —

IV. АСТРОНОМИЧЕСКІЯ, МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКІЯ И МАГНИТНЫЯ НАБЛЮДЕНІЯ.

А. Морская обсерваторія въ Кронштадтѣ.

Занятія обсерваторіи въ 1864 году состояли: 1) въ изслѣдованіи хронометревъ; 2) въ отпускѣ хронометровъ на суда флота; 3) въ звѣздныхъ наблюденіяхъ, для опредѣленія состоянія и хода нормальныхъ часовъ; 4) въ показаніи моментовъ кронштадтскаго и гриничскаго полдня; 5) въ изслѣдованіи секстановъ и призмозеркальныхъ круговъ, отпускаемыхъ на суда флота, и 6) въ руководствѣ офицеровъ флота, при практическихъ упражненіяхъ въ астрономическихъ наблюденіяхъ.

Изслѣдованіе компенсаціи хронометровъ производилось съ 6 декабря 1863 года по 16 февраля 1864 г., въ теченіе 72 дней. По примѣру прежнихъ лѣтъ, хронометры, при этихъ изслѣдованіяхъ, подвергались попеременно тремъ температурамъ: + 5° + 15° и + 25° R. При крайнихъ температурахъ + 5° и + 25°, они испытывались по три раза, а при средней температурѣ + 15° шесть разъ. На каждое изъ этихъ 12 испытаній, приходилось по 6 дней, изъ числа которыхъ первые три дня употреблялись собственно на переходъ къ другой температурѣ, а послѣдніе три дня, для опредѣленія суточнаго хода хронометровъ, при соотвѣтствующей каждому испытанію температурѣ.

Для точнаго опредѣленія температуръ, которымъ соотвѣтствуютъ получаемые суточные ходы двухъ некомпенсованныхъ хронометровъ, употребляемыхъ при упомянутыхъ изслѣдованіи

www.starieknigi.info

яхъ, записывались показанія провѣреннаго нормальнаго термометра, при 5° чрезъ каждый часъ, а при 15° и 25° чрезъ два часа.

Для узнанія наибольшихъ измѣненій температуры, въ промежуткахъ замѣчаемы были въ тѣ же часы показанія термометровъ для наибольшей и наименьшей температуры.

Вообще при 15° и 25°, температура была болѣе постоянною, нежели при 5°, такъ какъ эта послѣдняя, получаемая не искусственнымъ образомъ, находилась въ зависимости отъ температуры наружнаго воздуха, которая невсегда благопріятствовала изслѣдованіямъ.

Амосовская же печь, нагрѣвая комнату весьма равномѣрно и постояннно, даетъ возможность поддерживать температуры 15° и 25° исскуственнымъ образомъ, въ весьма тѣсныхъ предѣлахъ и съ желаемою точностію. Подтвержденіемъ этого можетъ служить слѣдующая таблица, въ которой обозначены предѣлы показаній термометровъ наибольшей и наименьшей температуры, при каждомъ изъ вышеупомянутыхъ двѣнадцати испытаній:

При испытаніяхъ:			
1-мъ	7°,0 и 3°,8	»	»
2-мъ	»	15°,6 и 13°,9	»
3-мъ	»	»	25°,9 и 24°,5
4-мъ	»	15°,5 и 14°,4	»
5-мъ	5°,9 и 5°,0	»	»
6-мъ	»	15°,8 и 14°,5	»
7-мъ	»	»	26°,0 и 24°,7
8-мъ	»	15°,7 и 14°,8	»
9-мъ	5°,6 и 4°,7	»	»
10-мъ	»	16°,1 и 14°,5	»
11-мъ	»	»	25°,9 и 24°,7
12-мъ	»	15°,8 и 14°,9	»

Среднія температуры по нормальному термометру, исправленныя погрѣшностями сего послѣдняго, были слѣдующія:

www.starieknigi.info

При испытаніяхъ:				
1-мъ	5°,39	»	»	»
2-мъ	»	15°,08	»	»
3-мъ	»	»	25°,45	»
4-мъ	»	15°,09	»	»
5-мъ	5°,35	»	»	»
6-мъ	»	15°,37	»	»
7-мъ	»	»	25°,56	»
8-мъ	»	15°,28	»	»
9-мъ	5°,21	»	»	»
10-мъ	»	15°,34	»	»
11-мъ	»	»	25°,24	»
12-мъ	»	15°,37	»	»
Среднее.	5°,32	15°,26	25°,42 R.	

Удовлетворительность постоянства температуры, при изслѣдованіи, обнаруживается и въ суточномъ ходѣ двухъ некомпенсованныхъ хронометровъ: $\frac{\text{К. М. О. № 95.}}{\text{Ch. Frodsham № 2903.}}$ и $\frac{\text{К. М. О. № 100.}}{\text{Dent. № 2787.}}$ что́ видно и изъ слѣдующей таблицы о суточномъ ходѣ этихъ хронометровъ.

	При 5°.		При 15°.		При 25°.	
	№ 95.	№ 100.	№ 95.	№ 100.	№ 95.	№ 100.
	−132°,74	−146°,57	+6°,35	−6°,72	+158°,28	+142°,25
			+5°,91	−6°,54	+161°,44	+144°,82
	−133°,89	−141°,37	+10°,99	−1°,91	+155°,60	+140°,98
	−134°,70	−143°,53	+10°,40	−3°,52		
			+11°,99	−1°,66		
			+11°,40	−1°,81		
Среднее.	−133°,78	−142°,16	+9°,51	−3°,69	+158°,44	+142°,68

www.starieknigi.info

Эти два некомпенсованные хронометра, будучи провѣрены мастеромъ, при разныхъ температурахъ, какъ показываетъ приведенная табличка, имѣютъ при всемъ томъ почти совершенно одинаковое измѣненіе въ суточномъ ходѣ, при измѣненіи температуры на одинъ градусъ, такъ напримѣръ: № 95 имѣетъ суточный ходъ 0^{c},00 при 14°,61 R, № 100 имѣетъ такой же ходъ при 15°,52, тогда какъ при измѣненіи температуры на 1° R, суточный ходъ № 95 измѣняется на 14,54 секунды, а № 100 на 14,17 секундъ.

Число хронометровъ, подвергавшихся изслѣдованію, простиралось до 90; въ томъ числѣ 60 столовыхъ, 15 карманныхъ хронометровъ, 3 карманныхъ полухронометра и 12 сравнительныхъ карманныхъ часовъ.

По окончаніи изслѣдованія компенсаціи хронометровъ, въ остальное время года всѣ хронометры и полухронометры сличаемы были постоянно одинъ разъ въ недѣлю, и, сверхъ того, почти въ продолженіе всего года, дѣлались ежедневныя сличенія хронометровъ: 1) вновь пріобрѣтенныхъ гидрографическимъ департаментомъ, 2) доставленныхъ мастеромъ Пилемъ, послѣ чистки и починки и 3) поступавшихъ на обсерваторію съ военныхъ и коммерческихъ судовъ, а также и отъ частныхъ лицъ.

Астрономическіе часы Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала (мастера Носова), отличающіеся постоянно весьма равномѣрнымъ ходомъ, и астрономическіе часы кронштадтской инструментальной камеры, сличались въ недѣлю разъ, при заводѣ ихъ; астрономическіе же часы въ обсерваторіи при пассажномъ инструментѣ (мастера Брауера), повѣренные по звѣздному времени, сличались ежедневно съ нормальными часами.

Въ теченіе 1864 года сдѣлано такимъ образомъ 27 138 сличеній; изъ нихъ 9521 астрономомъ, а остальныя 17 617 помощникомъ его. Среднимъ числомъ, на каждые сутки, приходилось по 74 сличенія.

Отпускъ хронометровъ и часовъ гидрографическаго департамента, на суда флота, въ навигацію 1864 года, производился, по программѣ плаванія судовъ и особымъ назначеніямъ департамента. На суда внутренняго плаванія, отпускаемо было по одному столовому или карманному хронометру и по карман-

www.starieknigi.info

нымъ сравнительнымъ часамъ; на суда, отправлявшіяся въ европейскія моря по два столовыхъ и по одному карманному хронометру; на суда же, назначавшіяся въ Атлантическій океанъ и къ устьямъ Амура, по три столовыхъ и одному карманному хронометру. Кромѣ аттестатовъ на печатныхъ бланкахъ, которые выдавались обо всѣхъ вообще хронометрахъ, съ обозначеніемъ состоянія, хода и относительнаго вѣса ихъ, дальноходныя суда снабжались еще и хронометрическими журналами и поправками, зависящими отъ компенсаціи хронометровъ, а также и наставленіемъ, какъ вести журналъ и употреблять поправки компенсаціи.

Съ коммерческихъ судовъ, поступило въ обсерваторію, для повѣрки, 10 хронометровъ: 8 съ англійскихъ и 2 съ норвежскихъ судовъ. Отъ частныхъ же лицъ поступило 12 хронометровъ. Всѣ эти хронометры, по изслѣдованіи ихъ, были возвращаемы по принадлежности, съ аттестатами о состояніи и суточномъ ходѣ.

Въ навигацію 1864 года, на суда флота, было отпущено: 40 столовыхъ и 16 карманныхъ хронометровъ, 4 карманныхъ полухронометра и 24 сравнительныхъ карманныхъ часовъ.

Число хронометровъ, состоящихъ при кронштадтской морской обсерваторіи, а также прибыль и убыль ихъ, показаны въ слѣдующей таблицѣ:

Принадлежащихъ.	Состояло къ 1-му января 1864 г.		Въ теченіе года поступило.		Въ теченіе года отпущено.		Состоитъ къ 1-му января 1865 г.	
	Столовыхъ.	Карманныхъ хронометровъ и часовъ.	Столовыхъ.	Карманныхъ хронометровъ и часовъ.	Столовыхъ.	Карманныхъ хронометровъ и часовъ.	Столовыхъ.	Карманныхъ хронометровъ и часовъ.
Гидрографическому департаменту	89	60	61	44	91	70	(*) 59	34
Иностраннымъ судамъ и частнымъ лицамъ	—	—	19	3	3	—	16	3

(*) Въ этомъ числѣ заключаются два хронометра, которые принадлежатъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу.

www.starieknigi.info

Опредѣленія времени для нормальныхъ часовъ, а по нимъ уже и всѣхъ случаемыхъ хронометровъ, производились исключительно по прохожденію звѣздъ чрезъ меридіанъ. Для этой цѣли служилъ, по 25 мая, переносный пассажный инструментъ Эртеля, а послѣ того, во все остальное время, постоянный пассажный инструментъ Брауера. За неимѣніемъ меридіональныхъ марокъ, опредѣленія времени дѣлались всегда полнымъ рядомъ наблюденій, за исключеніемъ весьма рѣдкихъ только случаевъ, да и то по причинѣ неблагопріятнаго состоянія неба.

Въ отчетѣ 1863 года было упомянуто, что всѣ измѣненія и исправленія, сдѣланныя астрономомъ въ первоначальной установкѣ гранитныхъ столбовъ, подъ пассажнымъ инструментомъ работы Брауера, привели къ желаемой цѣли, т. е. къ болѣе устойчивому положенію инструмента. Опредѣленія наклонности оси, производившіяся въ 1864 г., вполнѣ убѣждаютъ въ томъ. Наблюденія эти дѣлались почти ежедневно съ 8 декабря 1863 по 19 мая 1864 г., а въ остальное время года производилось опредѣленіе наклонности азимута и коллимаціонной погрѣшности.

Среднія величины этихъ 3-хъ координатъ, за каждый мѣсяцъ, были слѣдующія:

		Наклонность.	Азимутъ	Коллимац. погрѣшн.
1863 г.	въ Декабрѣ.	+ 0^s,06		
1864 —	» Январѣ.	+ 0,14		
	» Февралѣ.	— 0,56		
	» Мартѣ.	— 0,47		
	» Апрѣлѣ.	— 0,75		
	» Маѣ.	— 0,44		
	» Іюнѣ.	+ 0,7	+ 0^s,57	— 0^s,09
	» Іюлѣ.	+ 0,15	+ 0,97	— 0,10
	» Августѣ.	+ 0,13	+ 1,10	— 0,12
	» Сентябрѣ.	+ 0,01	+ 1,22	— 0,13
	» Октябрѣ.	+ 0,02	+ 1,10	— 0,13
	» Ноябрѣ.	— 0,04	+ 1,04	— 0,11
	» Декабрѣ.	+ 0,84	+ 0,90	— 0,16

Наибольшія наклонности оси были: апрѣля 16-го, восточный цапфъ выше западнаго на 1^s,30 во времени; декабря 7-го восточный цапфъ ниже западнаго на 0^s,85 во времени.

www.starieknigi.info

Хотя устойчивость гранитныхъ столбовъ, какъ показываютъ приведенныя числа, находясь въ большой зависимости отъ температуры наружнаго воздуха, не вполнѣ еще удовлетворительна, но за то капитальными измѣненіями въ установкѣ столбовъ, достигнуто по крайней мѣрѣ то, что послѣ всѣхъ измѣненій въ зимнее и весеннее время, наклонность принимаетъ лѣтомъ первоначальную величину, и что, не исправляя наклонности въ теченіе года и болѣе, есть всегда возможность дѣлать отчетъ по уровню, тогда какъ въ первые годы пузырекъ уровня въ зимнее время, въ продолженіе 24 часовъ, совершенно уходилъ въ одинъ конецъ.

Что же касается коллимаціонной погрѣшности, то приведенныя выше числа, вполнѣ доказываютъ высокое достоинство самаго инструмента.

Нормальные часы, въ теченіе всего года, имѣли весьма удовлетворительный ходъ.

Въ продолженіе 1864 года, для опредѣленій времени, наблюдаемо было 229 звѣздъ на 2046 нитяхъ, а наклонность оси вращенія пассажнаго инструмента 219 разъ.

Для доставленія судамъ, на рейдѣ стоящимъ, возможности, повѣрять хронометры, не съѣзжая на берегъ, въ навигацію 1864 г. показываемы были, ежедневно, кромѣ воскресныхъ дней, сряду, три момента гриничскаго времени, посредствомъ паденія шара, спускаемаго съ мачты морскаго телеграфа; эти три момента были $11^h\ 59^m\ 0^s,0$ по полуночи $0^h\ 0^m\ 0^s$, 0 и $0^h\ 1^m\ 0^s,0$ по полудни.

Сверхъ того, собственно для жителей Кронштадта, въ теченіе всего года, ежедневно показываемъ былъ, тѣмъ же способомъ, моментъ средняго кронштадтскаго полдня.

Для желающихъ повѣрить часы и хронометры не по шару, служили двое нормальныхъ часовъ: кронштадтской морской обсерваторіи и кронштадтской инструментальной камеры, состояніе и суточный ходъ которыхъ выставляется въ недѣлю разъ, по субботамъ.

Всѣ секстаны и призмозеркальные круги, отпускаемые кронштадтскою инструментальною камерою на суда флота, поступали предварительно на разсмотрѣніе въ обсерваторію, откуда, по испытаніи всѣхъ частей и исправленіи погрѣшностей, они

www.starieknigi.info

возвращаемы были въ камеру съ аттестаціею. Всего изслѣдовано было 27 секстановъ и 6 призмозеркальныхъ круговъ.

Для практическихъ занятій по части астрономіи, прикомандированы были къ обсерваторіи 9 офицеровъ изъ гидрографическаго отдѣленія академическаго курса морскихъ наукъ, которые занимались наблюденіями и ихъ вычисленіемъ въ теченіе іюня и іюля мѣсяцевъ. Эти наблюденія состояли въ слѣдующемъ: а) сличеніи хронометровъ; б) опредѣленіи погрѣшностей и изслѣдованіи секстана и призмозеркальнаго круга; в) солнечныхъ, лунныхъ и звѣздныхъ наблюденіяхъ посредствомъ этихъ двухъ инструментовъ; г) повѣркѣ всѣхъ частей универсальнаго и пассажнаго инструментовъ, теодолита и вертикальнаго круга Репсольда; д) звѣздныхъ наблюденіяхъ пассажнымъ инструментомъ въ меридіанѣ, въ вертикалѣ полярной звѣзды и въ первомъ вертикалѣ; е) звѣздныхъ же наблюденіяхъ вертикальнымъ кругомъ Репсольда; ж) звѣздныхъ и солнечныхъ наблюденіяхъ универсальнымъ инструментомъ и теодолитомъ.

По окончаніи этихъ занятій, журналы наблюденій и вычисленій представлены офицерами въ учебный совѣтъ академическаго курса морскихъ наукъ. Лестные отзывы предсѣдателя этого совѣта, объ упоминаемыхъ журналахъ, убѣждаютъ, что лѣтнія занятія офицеровъ академическаго курса при обсерваторіи, достигаютъ желаемой цѣли.

Изъ предполагавшихся въ 1863 году наружныхъ работъ по обсерваторіи, отложенныхъ, по неимѣнію достаточныхъ денежныхъ средствъ, исполнены въ 1864 году слѣдующія: сдѣланъ парусинный зонтъ надъ трапомъ, ведущимъ на площадку отдѣльной бесѣдки, позади обсерваторіи; исправлена ограда обсерваторіи а четыре наружныхъ столба въ этой оградѣ обшиты листовымъ желѣзомъ и окрашены масляною краскою, каковою же окрашены наружныя двери и трапы обсерваторіи и отдѣльной бесѣдки.

Въ 1865 году предполагается:

1) Устроить телеграфное сообщеніе и электромагнитные звонки между канцеляріею обсерваторіи и морскимъ сигнальнымъ телеграфомъ, для достиженія болѣе удобнаго и вмѣстѣ съ тѣмъ болѣе точнаго показанія моментовъ кронштадтскаго и гриничскаго полдня.

www.starieknigi.info

2) Присоединить къ канцеляріи еще одну комнату, собственно для храненія хронометровъ.

3) Установить анемометръ Ослера въ предназначенномъ уже для этой цѣли помѣщеніи, надъ домомъ графа Миниха.

4) Надъ тою же частью зданія штурманскаго училища, гдѣ помѣщается канцелярія обсерваторіи, устроить площадку съ пятью гранитными столбами, преимущественно для практическихъ занятій по части астрономіи и геодезіи, офицеровъ гидрографическаго отдѣленія академическаго курса морскихъ наукъ, прикомандировываемыхъ ежегодно къ обсерваторіи; а также для болѣе удобнаго и точнаго изслѣдованія секстановъ и пистоновыхъ круговъ, отпускаемыхъ на суда флота.

5) Гранитный столбъ съ меридіональною линіею, находящійся на плацу передъ обсерваторіею у самой кирпичной стѣны, перенести на средину плаца противъ обсерваторіи.

6) Плацъ, на которомъ находится обсерваторія, очистить и спланировавъ его, засѣять травой, или же обратить въ садъ.

7) Исправить всѣ крыши и подъемные щиты.

8) Замѣнить парусиною толь на крышахъ восточной и западной бесѣдки.

9) Въ западной бесѣдкѣ, вмѣсто существующихъ нынѣ 16 подъемныхъ щитовъ, сдѣлать всего четыре щита.

10) Въ круглой поворотной бесѣдкѣ привести чугунный рельсъ въ горизонтальное положеніе.

11) Окрасить масляною краскою всю обсерваторію, отдѣльную бесѣдку и чугунную рѣшетку.

12) Въ оградѣ обсерваторіи сдѣлать надлежащее приспособленіе для стока дождевой воды.

13) Устроить тамбуръ или навѣсъ надъ трапомъ у входа въ канцелярію.

14) Къ двумъ окнамъ сдѣлать каменные или чугунные сплошные подоконники, для установки прибора, для изслѣдованія уровней, и для провѣрки береговыхъ переносныхъ инструментовъ.

Б. Метеорологическія наблюденія.

Въ отчетѣ за прошлый годъ было упомянуто, что г. управляющій морскимъ министерствомъ поручилъ гидрографическому департаменту, составить соображеніе, о средствахъ примѣненія

www.starieknigi.info

къ нашимъ морямъ системы ежедневныхъ телеграфныхъ сообщеній метеорологическихъ наблюденій, для составленія выводовъ о вѣроятномъ наступленіи бурь. Разсмотрѣвъ этотъ вопросъ, совмѣстно съ директоромъ центральной физической обсерваторіи, академикомъ Купферомъ, департаментъ пришелъ къ убѣжденію, что для серьезнаго изученія бурь и для прочнаго основанія системы предувѣдомленій портовъ, о вѣроятномъ состояніи атмосферы, необходимо принять слѣдующія мѣры:

1) Усилить производство метеорологическихъ наблюденій въ Ревелѣ, Николаевѣ, Архангельскѣ, Астрахани и Николаевскѣ, сдѣлавъ эти пункты главными метеорологическими станціями, каждый для своего моря и для того снабдить ихъ полнымъ комплектомъ метеорологическихъ инструментовъ.

2) Кромѣ имѣемыхъ уже метеорологическихъ станцій въ Кронштадтѣ, Кеми, Баку, Астрабадѣ и Петровскѣ, учредить новыя станціи въ Нарвѣ, Балтійскомъ портѣ, Гапсалѣ, Перновѣ, Ригѣ, Либавѣ, Выборгѣ, Або, Улеоборгѣ, Торнео, Одессѣ, Севастополѣ, Керчи, Бердянскѣ, Таганрогѣ, Поти и въ Колѣ (*).

3) За неимѣніемъ въ большей части этихъ мѣстъ морскихъ офицеровъ, приискать наблюдателей изъ частныхъ лицъ, нѣсколько знакомыхъ съ этимъ дѣломъ, выдавая имъ за производство наблюденій суточныя деньги, по 15 рублей серебромъ въ мѣсяцъ.

4) Изготовить для всѣхъ станцій новые инструменты, тщательно вывѣренные на центральной физической обсерваторіи, ограничившись на первое время для всѣхъ станцій 2 разряда только барометромъ и термометромъ; наблюденія должны производиться 3 раза въ день въ 7 часовъ утра, въ 2 часа пополудни и въ 9 часовъ вечера, изъ которыхъ утреннія наблюденія и вечернія наблюденія предшествующаго дня, должны быть пересылаемы по телеграфу, въ 8 часовъ утра, на центральную физическую обсерваторію, гдѣ изъ нихъ долженъ быть составляемъ выводъ о вѣроятномъ состояніи атмосферы на слѣдующій день; этотъ выводъ долженъ быть тотчасъ отправляемъ по телеграфу во всѣ порты.

(*) Сверхъ того, въ приморской области восточной Сибири, предполагается устроить метеорологическія станціи въ Петропавловскѣ, Дуэ, де-Кастри, Императорской гавани, въ гаваняхъ Ольга, Находка, Владивостокъ и Новгородская.

www.starieknigi.info

5) Съ окончательнымъ учрежденіемъ станцій и съ открытіемъ метеорологической корреспонденціи по телеграфу, ежедневно печатать листокъ метеорологическихъ извѣстій, съ метеорологическою картою дня, для разсылки его по почтѣ, какъ въ порты, такъ и всѣмъ корреспондентамъ и другимъ лицамъ, заинтересованнымъ этимъ дѣломъ.

Однако, подобная сѣть станцій не могла быть полною, если бы она ограничивалась только прибрежными станціями; станціи внутри Россіи оказались столь же необходимыми для предположенной цѣли, а потому министерство народнаго просвѣщенія, сознавая всю пользу практическаго примѣненія метеорологіи для мореплаванія, торговли и земледѣлія, нашло съ своей стороны необходимымъ учредить (*) 30 новыхъ метеорологическихъ станцій, въ слѣдующихъ городахъ: Новгородѣ, Псковѣ, Витебскѣ, Гродно, Могилевѣ, Черниговѣ, Житомірѣ, Каменецъ-Подольскомъ, Кишеневѣ, Рязани, Орлѣ, Курскѣ, Кременчугѣ, Бахмутѣ, Царицынѣ, Пятигорскѣ, Ставрополѣ, Саратовѣ, Самарѣ, Симбирскѣ, Пензѣ, Тамбовѣ, Уфѣ, Перми, Вяткѣ, Нижнемъ Новгородѣ, Ярославлѣ, Твери, Вологдѣ и въ Вытегрѣ.

Это предположеніе о практическомъ примѣненіи метеорологіи въ Россіи, заявленное въ одномъ изъ засѣданій академіи наукъ, встрѣтило полное одобреніе всѣхъ членовъ ея.

10 августа истекшаго года, предположеніе это удостоилось одобренія Государя Императора и воспослѣдовало Высочайшее разрѣшеніе, внести единовременно въ смѣту морскаго министерства 2000 руб., для пріобрѣтенія инструментовъ для вновь учреждаемыхъ 18 метеорологическихъ станцій и ежегодно вносить въ подлежащія статьи смѣты этого министерства 1500 р., на печатаніе ежедневныхъ метеорологическихъ извѣстій и 3285 руб. на суточныя деньги наблюдателямъ новыхъ метеорологическихъ станцій.

(*) Кромѣ уже имѣемыхъ магнито-метеорологическихъ обсерваторій въ Екатеринбургѣ, Барнаулѣ, Нерчинскѣ, Гельсингфорсѣ, Москвѣ, Ситхѣ и Пекинѣ и метеорологическихъ станцій въ Алексѣевской станицѣ, Аральскѣ, Ардатовѣ, Балахнѣ, Варшавѣ, Вольманскѣ, Григорѣцкѣ, Горбатовѣ, Глазовѣ, Дерптѣ, Златоустѣ, Ишимѣ, Константиновской станицѣ, Калугѣ, Каменской станицѣ, Кіевѣ, Козмодемьянскѣ, Костромѣ, Кочетовой станицѣ, Ленкорани, Лугани, Митавѣ, Моршанскѣ, Нижне-Тагильскѣ, Нижне-Чирекѣ, Нижегородскѣ, Новопетровскомъ укрѣпленіи, Новочеркаскѣ, Оренбургѣ, Полтавѣ, Редутъ-Кале, Слободскѣ, Темниковѣ, Тобольскѣ, Томскѣ, Усть-медвѣдицкой станицѣ, Урюпинской станицѣ, Уральскомъ укрѣпленіи и въ фортахъ Александровскомъ, Перовскомъ и № 1.

www.starieknigi.info

Съ утвержденіемъ смѣты на1865 годъ, морское министерство, равно какъ и министерство народнаго просвѣщенія, заказало необходимые инструменты для всѣхъ станцій; между тѣмъ академикъ Купферъ вошелъ въ сношеніе съ разными лицами, для пріисканія наблюдателей на всѣ новыя станціи. Всѣ инструменты будутъ готовы не позже весны 1865 года и можно надѣяться, что къ тому же времени будутъ пріисканы всѣ наблюдатели; тогда останется установить инструменты на станціяхъ, дать наблюдателямъ должное наставленіе и съ осени начать правильное доставленіе наблюденій въ С.-Петербургъ.

Чтобы сдѣлать систему телеграфныхъ предувѣдомленій еще полнѣе, въ особенности, имѣя въ виду, что всѣ бури приходятъ къ намъ съ запада, академикъ Купферъ считалъ необходимымъ, получать по телеграфу еще наблюденія изъ нѣсколькихъ пунктовъ западной Европы. Съ этою цѣлію, онъ былъ командированъ въ декабрѣ мѣсяцѣ за границу, для сношенія съ иностранными учеными, о выборѣ наилучшихъ пунктовъ наблюденій и для соглашенія о безденежной передачи ихъ по телеграфу въ С.-Петербургъ. Въ Европѣ предположенія эти были приняты весьма благосклонно всѣми учеными метеорологами, а именно: профессоромъ Дове въ Берлинѣ, астрономомъ Леверье въ Парижѣ, Матеучи въ Туринѣ, Делинекомъ въ Вѣнѣ и профессоромъ Бейсъ-Балло въ Утрехтѣ, равно какъ телеграфными управленіями, большая часть которыхъ обѣщала доставлять безденежно метеорологическія телеграммы до границы Россіи.

Между тѣмъ для того, чтобы съ учрежденіемъ этой системы достигнуть точныхъ выводовъ, изъ ежедневно доставляемыхъ по телеграфу метеорологическихъ свѣдѣній, необходимо заняться разработкою общаго вопроса морской метеорологіи, заключающагося въ составленіи картъ вѣтровъ и теченій всѣхъ нашихъ морей и для этого, руководствуясь составленною англійскимъ королевскимъ ученымъ обществомъ въ 1855 г., программою для дѣйствія англійскаго метеорологическаго департамента, необходимо приступить къ собранію и разбору наблюденій надъ различными явленіями атмосферы, упомянутыми въ той программѣ. Изученіе метеорологическихъ особенностей отдѣльныхъ мѣстностей тѣмъ болѣе необходимо, что незная характера метеорологическихъ перемѣнъ въ данной мѣстности, не-

www.starieknigi.info

возможно опредѣлить съ точностію ту перемѣну въ состояніи атмосферы, которая должна произойдти при извѣстномъ направленіи главныхъ воздушныхъ теченій. Съ этою цѣлію въ гидрографическомъ департаментѣ предположено составить карты вѣтровъ нашихъ морей и теперь же начать съ Балтійскаго моря и его заливовъ. Занятія эти поручены состоящему при департаментѣ капитанъ-лейтенанту Тресковскому, который, раздѣливъ Балтійское море на квадраты въ 1^0 широты и 2^0 долготы, а заливы его на квадраты въ $^1/_2{}^0$ широты и 1^0 долготы, приступилъ уже вмѣстѣ съ назначенными въ его распоряженіе двумя офицерами корпуса флотскихъ штурмановъ къ выборкѣ наблюденій изъ метеорологическихъ и шханечныхъ журналовъ, за прежнее время, съ 1844 года, для наполненія этихъ квадратовъ. Работа эта требуетъ весьма много времени и какъ, къ сожалѣнію, департаментъ не можетъ отдѣлить для этой цѣли въ распоряженіе капитанъ-лейтенанта Тресковскаго болѣе двухъ офицеровъ, изъ которыхъ одного уже пришлось даже отчислить къ промѣрнымъ работамъ, то пока трудно надѣяться, чтобы удалось скоро составить довольно полную карту вѣтровъ, хотя бы для Финскаго залива. Впрочемъ, капитанъ-лейтенантъ Тресковскій полагаетъ, удовольствовавшись на первый разъ сравнительно небольшимъ числомъ наблюденій въ каждомъ квадратѣ, изготовить въ концѣ 1865 года, карту вѣтровъ Финскаго залива, которая, хотя и потребуетъ впослѣдствіи значительнаго пополненія новыми данными, но покрайней мѣрѣ, можетъ быть, покажетъ приближенный характеръ господствующихъ вѣтровъ въ заливѣ; вмѣстѣ съ этимъ эта карта укажетъ, вѣроятно, и на тѣ недостатки, которые неизбѣжны на первое время и которыхъ необходимо будетъ избѣгать впослѣдствіи.

Въ заключеніе остается сказать, что въ настоящее время, во всей Европѣ обращено серьезное вниманіе на примѣненіе метеорологіи къ практическимъ пользамъ мореплаванія и земледѣлія. Не говоря уже объ Англіи и Франціи, гдѣ эти примѣненія получили твердое основаніе и уже нѣсколько лѣтъ приносятъ пользу мореплаванію и въ особенности каботажнымъ судамъ, въ другихъ государствахъ также хлопочутъ объ устройствѣ новыхъ метеорологическихъ станцій и одновременномъ соединеніи наблюденій при помощи телеграфа, въ общемъ центрѣ, для составленія предсказаній. Такъ, въ Италіи, профес. Матеучи

www.starieknigi.info

поручено озаботиться устройствомъ метеорологическихъ станцій на всемъ пространствѣ итальянскаго королевства, и туринская астрономическая обсерваторія обращается въ метеорологическую, которая дѣлается средоточіемъ всѣхъ метеорологическихъ станцій королевства. Дунайская коммисія, устроивъ метеорологическую станцію въ Сулинѣ, также хлопочетъ объ устройствѣ другихъ новыхъ станцій въ княжествахъ, съ которыхъ бы наблюденія передавались по телеграфу въ какой нибудь общій центральный пунктъ, для предсказанія бурь въ Черномъ морѣ. Въ Нидерландахъ тоже самое устроено профессоромъ Бейсъ-Балло, а въ Пруссіи устраивается профессоромъ Дове. Пріятно сознаться, что Россія занимаетъ видное мѣсто въ сѣти метеорологическихъ станцій, охватывающей всю Европу, и можетъ много способствовать тому, чтобы возвести метеорологію на степень точной и вполнѣ самостоятельной науки.

Въ январѣ 1865 вышла изъ печати переведенная капитанъ-лейтенантомъ Тресковскимъ практическая метеорологія адмирала Фицроя. Эта книга будетъ разослана для руководства на всѣ метеорологическія станціи въ Россіи.

Примѣчаніе. Уже давно департаментъ задумывался надъ разностію географическаго положенія мѣстъ на нашихъ берегахъ восточнаго океана, опредѣленныхъ астрономически разными наблюдателями, такъ напр.; долгота залива св. Ольги, опредѣленная 5-ю нашими судами и двумя англійскими, расходится до 25′ и, нѣтъ никакого повода предпочесть одно опредѣленіе другому, потому что всѣ онѣ основаны на способахъ и средствахъ одинаково заслуживающихъ довѣріе и немогущихъ доставить точное окончательное опредѣленіе. Не говоря о томъ, какъ важно вообще, для безопасности мореплаванія, имѣть это окончательное опредѣленіе, въ настоящее время, съ производствомъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ точныхъ гидрографическихъ описей, необходимость точнаго, окончательнаго опредѣленія географическаго положенія, хотя нѣкоторыхъ мѣстъ, сообразно современному требованію и состоянію современныхъ способовъ, выражается еще очевиднѣе, настоятельнѣе, потому что самыя эти описи, не имѣя опорныхъ точекъ, не могутъ приносить той пользы, которую можно бы было ожидать отъ нихъ, по ихъ точности. Стремясь восполнить этотъ недостатокъ и окончательно разрѣшить встрѣчающіяся разно-

www.starieknigi.info

рѣчія въ географическомъ положеніи приамурскаго края, департаментъ испросилъ разрѣшеніе, на командировку съ упомянутою цѣлію лейтенанта Старицкаго, съ необходимыми инструментами, заимствуя ихъ изъ запасовъ и на средства департамента. Хотя этотъ офицеръ, бывъ помощникомъ начальника каспійской гидрографической экспедиціи, участвовалъ въ хронометрическихъ опредѣленіяхъ долготъ по Каспію и знакомъ со способами точнаго опредѣленія географическаго положенія мѣстъ, однакожъ для большаго еще усвоенія себѣ всѣхъ способовъ и приготовленія къ возможно лучшему исполненію столь полезнаго и крайне необходимаго порученія, онъ находился нѣкоторое время на пулковской обсерваторіи. Послѣ того былъ занятъ критическимъ изученіемъ существующихъ данныхъ географическаго положенія мѣстъ на нашихъ берегахъ Восточнаго океана, соображеніемъ и приготовленіемъ средствъ для предстоящихъ ему работъ. Между тѣмъ Императорская академія наукъ, въ іюлѣ истекшаго года, выразила желаніе, поручить одному изъ офицеровъ, отправляющихся въ приамурскій край, производство магнитныхъ наблюденій въ томъ краѣ, снабдивъ его всѣми необходимыми для этой цѣли инструментами. Пользуясь такимъ заявленіемъ, департаментъ предложилъ для этой цѣли лейтенанта Старицкаго, на что послѣдовало согласіе высшаго морскаго начальства. Чтобъ ознакомится съ тѣми инструментами, которые будутъ отпущены и вообще со способами опредѣленія магнитныхъ координатъ, путешествующимъ наблюдателемъ, лейтенантъ Старицкій, въ сентябрѣ мѣсяцѣ, былъ командированъ, для практическаго опредѣленія магнитныхъ координатъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, отъ Петербурга до Риги, и въ продолженіе этого мѣсяца произвелъ опредѣленія въ 6-ти пунктахъ.

B. Магнитныя наблюденія.

Проэктъ устройства, положеніе и штатъ компасной обсерваторіи въ Кронштадтѣ, 8 декабря истекшаго года, Высочайше утвержденъ, въ видѣ опыта, на три года. Между тѣмъ, съ начала года и до открытія навигаціи, капитанъ лейтенантъ Бѣлавенецъ продолжалъ тѣ занятія съ офицерами, о которыхъ было упомянуто въ прошедшемъ отчетѣ. По открытіи же на-

www.starieknigi.info

вигаціи и спускѣ мониторовъ, тотъ же штабъ-офицеръ, при содѣйствіи департамента и его мастерской, руководилъ установкою компасовъ на мониторахъ, а въ особенности занимался изслѣдованіемъ надъ девіаціею компаса внутри желѣзнаго корпуса судна (подводной лодки Герна). Вслѣдствіе приказа управляющаго морскимъ министерствомъ, послѣдовавшаго въ сентябрѣ 1863 года, о непремѣнномъ опредѣленіи девіаціи на всѣхъ судахъ и о присылкѣ результатовъ въ департаментъ, въ концѣ того года были присланы эти опредѣленія, по разсмотрѣніи которыхъ оказалось:

1) Что на иныхъ судахъ, въ этомъ году вовсе не опредѣляли девіаціи, основываясь на томъ, что ее прежде не требовалось представлять.

2) Что большая часть судовъ, предъ выходомъ въ морѣ, не имѣли опредѣленной девіаціи.

3) Другіе прислали опредѣленія девіаціи, произведенныя только по полученіи приказа.

4) Въ нѣкоторыхъ отчетахъ 1863 года, представленныхъ съ судовъ, показана девіація на магнитные и компасные румбы того же названія, совершенно одна и та же.

Кромѣ того, въ представленныхъ документахъ не было самыхъ наблюденій, но одни только результаты, такъ что непосредственно нельзя было судить о вѣрности ихъ; подвергая же ихъ вычисленіямъ, иногда оказывались значительныя ошибки.

Чтобы избѣжать этихъ недостатковъ на будущее время и вообще для облегченія записыванія произведенныхъ наблюденій, графической повѣрки ихъ, составленія таблицъ девіаціи на компасные и магнитные румбы, вычисленія коефиціентовъ магнетизма судоваго желѣза, а по нимъ полученія наивѣрнѣйшей девіаціи на всѣ румбы, сличенія наблюденной девіаціи съ вычисленной и тѣмъ предупрежденія возможности ошибокъ и т. д., въ началѣ 1864 года были составлены особые бланки, съ наставленіемъ.

Эти бланки и наставленія доставлены были на суда балтійскаго флота въ началѣ лѣта, а въ концѣ лѣта были посланы въ порта черноморскіе, каспійскіе и амурскіе, и на суда находящіяся въ заграничномъ плаваніи.

Представленныя на бланкахъ наблюденія девіаціи 1864 года съ Балтійскаго моря, обнаружили значительный успѣхъ, какъ

www.starieknigi.info

въ системѣ наблюденій, такъ и въ вѣрности результатовъ. Грубая ошибка въ показаніи той же величины девіаціи при компасныхъ и магнитныхъ румбахъ того же названія, являлась какъ рѣдкое исключеніе. Но очень немногія суда вполнѣ поняли требованія приказа № 136, пунк. 1-й. «При началѣ и концѣ плаванія и при каждомъ значительномъ измѣненіи мѣста судна, опредѣлять девіацію главнаго компаса». Чаще встрѣчается оговорка, что девіація не измѣнилась, но самыхъ наблюденій, подтверждающихъ выполненіе пункта 1-го, не представили. Были суда, которыя вовсе не представили наблюденій девіаціи.

Встрѣчались суда, которыя, при представленіи документовъ, не исполнили правилъ, изложенныхъ въ наставленіяхъ, и не присылали сличенія вычисленной девіаціи съ наблюденіями, а эти документы и служатъ главнымъ указаніемъ точности произведенныхъ наблюденій.

На судахъ, плававшихъ въ морѣ, наблюденія были большею частію удовлетворительны, замѣченныя ошибки по требованію были исправлены, недостатки состояли въ слѣдующемъ: произведено было (съ малымъ исключеніемъ) только одно наблюденіе передъ выходомъ въ море.

Изъ прибрежныхъ судовъ, большая часть не представили сами документовъ, но вызвали напоминаніе приказа № 136.

Съ блиндированныхъ судовъ, представленные документы о девіаціи не отличаются отъ тѣхъ, которые были доставлены съ деревянныхъ; необходимыхъ магнитныхъ наблюденій, для этого класса судовъ, о которыхъ упомянуто въ наставленіи,— не было выполнено; вычерчиваніе же дигограмъ, было исполнено послѣ требованія гидрографическаго департамента. Однако-же, нельзя не отдать справедливости, о той заботливости и вниманіи, съ которыми произведены были на этихъ судахъ наблюденія девіаціи, не смотря на новость дѣла и позднее изготовленіе судовъ; поэтому только въ будущую кампанію можно ожидать настоящихъ наблюденій, такъ необходимыхъ для броненоснаго флота. Но на лодкѣ «Колдунъ», сдѣланы были попытки производства магнитныхъ наблюденій, необходимыхъ для полнаго объясненія вліянія магнетизма судоваго желѣза на компасъ и вывода девіаціи для крена; однако же,

www.starieknigi.info

для этихъ судовъ, желательно болѣе подробныхъ наблюденій, чтобы вполнѣ полагаться на выведенные результаты.

Наблюденія и вычисленія, присланныя изъ Чернаго моря, отличаются особенною акуратностью и подробностью. Результаты были представлены не на бланкахъ, вѣроятно по неполученію ихъ. Изъ Каспійскаго моря представлялись только результаты наблюденій девіаціи въ двухъ таблицахъ, на компасные и магнитные румбы; нѣкоторые изъ нихъ ошибочны. Съ двухъ судовъ этого моря есть рапорты, въ которыхъ упоминается, что девіація была уничтожена, и наблюденія показали, что компасъ согласуется съ магнитными румбами; самыхъ же наблюденій девіаціи до ея уничтоженія и по уничтоженіи—не прислано; поэтому нельзя повѣрить результаты.

Съ заграничныхъ судовъ не прислано документовъ девіаціи.

Чтобы положить начало къ тому, чтобы постоянно слѣдить за постепеннымъ измѣненіемъ девіаціи на всѣхъ судахъ, капитанъ-лейтенантъ Бѣлавенецъ представилъ составленную имъ, по полученнымъ за прошлый годъ документамъ (*), таблицу коефиціентовъ, выражающихъ полное дѣйствіе на компасъ вліянія магнетизма судоваго желѣза, по которымъ скоро и легко получить девіацію на всѣ румбы, для избранныхъ мѣстъ компаса на судахъ. Сравненіе этихъ коефиціентовъ, съ тѣми, которые впослѣдствіи будутъ опредѣлены изъ наблюденій, въ началѣ и концѣ плаванія, а также изъ года въ годъ, дадутъ намъ данныя для вѣрнаго опредѣленія постепеннаго измѣненія коефиціентовъ, а слѣдовательно и измѣненіе самой девіаціи. Таблицу эту предполагается напечатать въ Морскомъ Сборникѣ, для всеобщаго свѣдѣнія и особенно для командировъ судовъ.

Опредѣленная изъ наблюденій и повѣренная вычисленіями, девіація, для даннаго времени и мѣста, и знаніе степени ея измѣненія, дадутъ увѣренность въ показаніи компаса, а слѣдовательно отстранятъ возможность разбитія судна отъ этихъ причинъ.

Чтобы еще болѣе доставить возможность офицерамъ, изу-

(*) Документовъ этихъ было представлено съ судовъ Балтійскаго моря 37, Чернаго моря 3, Каспійскаго 5, Бѣлаго моря 1. Провѣренные результаты, данныя на бланкахъ съ судовъ Балтійскаго моря, для главнаго компаса и вновь вычисленныя для другихъ компасовъ, а равно вычисленіе всѣхъ результатовъ представленныхъ наблюденій съ другихъ морей, послужили къ составленію таблицы коефиціентовъ.

www.starieknigi.info

чать всѣ вопросы, касающіеся девіаціи, и собрать въ одно цѣлое, систематическое руководство, разбросанныя правила и наставленія, въ настоящее время печатается, составленное капитанъ-лейтенантомъ Бѣлавенцомъ, сочиненіе «о девіаціи компасовъ и о дигопрамахъ, съ приложеніемъ численныхъ примѣровъ изъ изслѣдованія о магнитномъ состояніи броненосца «Первенецъ». Книга эта, можно надѣяться, по своей практической цѣли, послужитъ большимъ пособіемъ къ развитію знаній девіаціи и вопросовъ, связанныхъ съ этимъ предметомъ.

Магнитныя наблюденія въ Николаевѣ, въ построенномъ для этого въ 1863 г. павильонѣ, производились только до марта мѣсяца, когда лейтенантъ Диковъ, занимавшійся этими наблюденіями, назначенъ былъ въ кампанію. За тѣмъ повѣркою въ этомъ павильонѣ компасовъ и испытаніемъ магнитной силы стрѣлокъ компасовъ, поступающихъ съ судовъ въ мастерскую мореходныхъ инструментовъ и отпускаемыхъ изъ нея на суда, занимался штабсъ-капитанъ Федоровъ. Наблюденія эти, по малочисленности своей, не представляютъ еще достаточно данныхъ, для какихъ либо теоретическихъ заключеній; цѣль ихъ пока ограничивается практическою пользою, и суда избавлены отъ риска, имѣть неудовлетворительные компасы.

Личный составъ департамента.

Личные способы департамента, для выполненія возложенныхъ на него занятій, заключались въ 1864 г., въ слѣдующемъ числѣ чиновъ:

При штатныхъ должностяхъ: генералъ 1, штабъ-офицеровъ флотскихъ 3, оберъ-офицеровъ корпуса штурмановъ 8, гражданскихъ чиновъ 5, всего 17.

Для усиленія средствъ состояли при департаментѣ: штабъ-офицеръ корпуса штурмановъ 1 и гражданскій чиновникъ 1, всего 2, и сверхъ того, были прикомандированы, на различные промежутки времени, флотскихъ: штабъ-офицеровъ 3, оберъ-офицеровъ 4, корпуса штурмановъ штабъ-офицеръ 1 и оберъ-офицеровъ 11.

Нижнихъ чиновъ: писарей 11, рисовальщикъ 1, чертежниковъ 3, граверовъ 10; при мастерской мореходныхъ инструментовъ: мастеровыхъ 10 и чернорабочій 1; рабочихъ при

www.starieknigi.info

печатной и литографіи 4, сторожей 2 и разсыльный 1, всего 43.

Вольнонаемныхъ: рисовальщиковъ 3, граверъ 1, рабочихъ при мастерской мореходныхъ инструментовъ 3, при печатной и литографіи 2, учениковъ при мастерской мореходныхъ инструментовъ 10, сторожей при департаментѣ 3 и при мастерской мореходныхъ инструментовъ 2.

Сверхъ того, въ вѣдѣніи департамента состояли находящіеся при занятіяхъ по съемкамъ:

Балтійскаго моря: генералъ 1, оберъ-офицеровъ 22.

Ладожскаго озера: оберъ-офицеровъ корпуса штурмановъ 9.

Невской губы и кронштадтскаго рейда: оберъ-офицеровъ корпуса штурмановъ 5.

Каспійскаго моря—флотскій штабъ-офицеръ 1.

Въ Финляндіи: оберъ-офицеровъ корпуса штурмановъ 3.

По вѣдомству путей сообщенія: оберъ-офицеровъ корпуса штурмановъ 2.

Движеніе дѣлъ.

Къ 1 января 1864 года, оставалось въ департаментѣ нерѣшенныхъ дѣлъ 26; въ теченіе 1864 г. вновь заведено 239, всего 265; изъ нихъ рѣшено 242; за тѣмъ къ 1865 году остается нерѣшенныхъ дѣлъ 23.

Въ теченіе 1864 года предъявлены въ общій архивъ морскаго министерства дѣла по всѣмъ частямъ департамента, по 1861 годъ.

Бумагъ поступило 3502; изъ нихъ исполнено 3027, принято къ свѣдѣнію 475.

Исходящихъ же бумагъ было 2953 и денежныхъ ассигновокъ 711.

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

ГОНКА ЯХТЪ 5 ІЮЛЯ 1865 года.

(Донесеніе командира фрегата «Генералъ-Адмиралъ», капитана 1 ранга Бутакова).

Во исполненіе приказанія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ идти безотлагательно въ крейсерство къ острову Гогланду, я снялся съ ввѣреннымъ мнѣ фрегатомъ «Генералъ-Адмиралъ» съ якоря въ пол-день 4-го сего іюля.

Оставляя Кронштадтъ, я далъ г. командиру яхты «Королева Викторія» предписаніе замѣнить фрегатъ при гонкѣ яхтъ, съ коими сняться съ якоря въ понедѣльникъ 5-го числа и гнаться къ о-ву Гогланду на соединеніе съ фрегатомъ. Для руководства гг. командировъ во время гонки, къ предписанію сему была мною приложена слѣдующая инструкція, составленная на основаніи устава гонокъ Императорскаго яхтъ-клуба и дополнительныхъ къ нему правилъ:

§ 1. Гонка яхтъ имѣетъ быть въ понедѣльникъ 5-го числа сего іюля мѣсяца, отъ большаго кронштадтскаго рейда до о-ва Гогланда.

§ 2. Гг. командирамъ яхтъ предоставляется бросить между собою жребій для опредѣленія своихъ мѣстъ при началѣ гонки.

§ 3. Къ означенному выше дню яхты должны находиться на якорѣ на створной линіи между Толбухинымъ и плавучимъ маяками, при чемъ сохранять между собою разстояніе на два кабельтова.

§ 4. При окончательномъ обсужденіи выигрыша гонки, будетъ принято въ разсчетъ, что:

1) Яхты въ 140 тоннъ и выше сего, никакого преимущества въ разсчетѣ времени между собою имѣть не будутъ.

2) Яхты сей величины даютъ меньшимъ на всякую милю, по пол-секунды впередъ съ каждаго тонна разности между ихъ вмѣстительностью и вышеприведеннымъ нормальнымъ числомъ опредѣленнымъ въ 140 тоннъ.

www.starieknigi.info

3) Между яхтами, имѣющими менѣе означеннаго числа тоннъ, бо́льшія изъ нихъ даютъ меньшимъ также по пол-секунды впередъ на милю, съ каждаго тонна преимущественной вмѣстительности.

§ 5. За 1 часъ до начала гонки, съ яхты «Королева Викторія» будетъ сдѣланъ пушечный выстрѣлъ, что́ будетъ служить сигналомъ, чтобы каждая яхта заняла назначенное ей мѣсто, если прежде этого не исполнила.

По второй пушкѣ съ яхты «Викторія» яхты ставятъ паруса.

По третьей пушкѣ, поднимаютъ якоря и состязаніе начинается.

§ 6. При семъ строго наблюдается, чтобы яхты поднимали свои якоря на судно какъ слѣдуетъ; выпускать же или отрубать канаты запрещается. Если же замѣчено будетъ, что какую либо яхту подрейфовало впередъ, т. е. къ W-ту отъ означенной створной линіи, то 3-я пушка не будетъ выпалена, покуда эта яхта снова ни станетъ на якорь на назначенномъ ей мѣстѣ.

§ 7. За двадцать четыре часа передъ гонкою запрещается убавлять или прибавлять на яхтахъ баластъ. Запрещается также для гонокъ вынимать перегородки и свозить на берегъ, какъ ихъ такъ и прочія принадлежности судна, за исключеніемъ шлюпокъ, число коихъ можетъ быть оставлено на яхтахъ по усмотрѣнію гг. командировъ; во всякомъ случаѣ, однако, же на каждой яхтѣ должна находиться по крайней мѣрѣ одна изъ шлюпокъ.

Шлюпки сіи имѣть:

Яхтамъ водоизмѣщеніемъ до 50 тон. не менѣе 8 футъ длины.

Яхтамъ отъ 50 до 100 тоннъ, не менѣе 10-ти футъ длины.

Яхтамъ въ 100 тоннъ и болѣе не менѣе 13-ти футъ длины.

§ 8. Въ продолженіе гонки, когда двѣ яхты, идущія въ бейдевиндъ, будутъ приближаться къ опасному мѣсту или къ другимъ судамъ, и подвѣтренная яхта не имѣетъ мѣста для свободнаго поворота оверъ-штагъ, въ такомъ случаѣ навѣтренная яхта обязана поворотить оверъ-штагъ, коль скоро командующій подвѣтренною яхтою того потребуетъ.

§ 9. Когда двѣ яхты, лавируя контрагалсами, будутъ проходить близко одна отъ другой, то идущая правымъ галсомъ должна держаться ближе къ вѣтру; идущая лѣвымъ галсомъ спускается подъ корму идущей правымъ галсомъ. Но если яхта, идущая лѣвымъ галсомъ, не можетъ пройдти подъ кормою идущей правымъ галсомъ по причинѣ близости мели или другихъ

www.starieknigi.info

судовъ, то она поворачиваетъ заблаговременно, и тогда, ежели суда сіи сойдутся, шедшее лѣвымъ галсомъ остается виновнымъ.

§ 10. Когда одна яхта будетъ идти въ бейдевиндъ, а другая полнымъ вѣтромъ, и курсы ихъ ведутъ къ сближенію, то идущая полнымъ вѣтромъ должна проходить подъ кормою лавирующей яхты, не взирая на то, правымъ или лѣвымъ галсомъ она идетъ и когда онѣ сойдутся, виновною остается та, которая шла полнымъ вѣтромъ.

§ 11. Концомъ гонки считается моментъ прохожденія яхты подъ кормою фрегата «Генералъ-Адмиралъ», который будетъ находиться по О-ую сторону острова Гогланда, при чемъ на фрегатѣ поднимутся позывные вымпела яхты.

По причинѣ W-го вѣтра 4-го числа и штиля утромъ 5-го іюля, яхты «Королева Викторія», «Забава» и «Волна» выстроились на назначенной имъ линіи только въ ½ 2 часа по полудни 5 іюля.

По жребію, брошенному между гг. командирами, мѣста для яхтъ на створной линіи опредѣлились въ слѣдующемъ порядкѣ: яхта «Волна» стала на вѣтрѣ, за нею «Забава» и подъ вѣтромъ обоихъ «Королева Викторія». Разстояніе между яхтами было въ 2 кабельтова. Въ ½3-го часа по полудни былъ сдѣланъ съ яхты «Королева Викторія» пріуготовительный пушечный выстрѣлъ. Въ 3 часа, по второй пушкѣ, яхты поставили паруса. Въ 3¼ часа, по третьей пушкѣ, яхты снялись съ якоря. Всѣ правила, заключавшіяся въ инструкціи, были строго выполнены.

Въ началѣ гонки вѣтеръ былъ самый тихій NO, задувавшій полосами; потомъ онъ перешелъ къ NW и въ 5 часовъ, когда яхты находились на меридіанѣ Красной горки, совершенно стихъ. Въ 8 часовъ вечера задулъ легкій W, который къ ночи на 6 іюля засвѣжѣлъ и стихъ къ утру.

Яхта «Королева Викторія» пришла первою и прошла подъ кормою фрегата «Генералъ-Адмиралъ», лежавшаго въ дрейфѣ по О-ую сторону о-ва Гогланда, въ разстояніи отъ него 3½ миль, —въ 7 часовъ 5½ минутъ по полудни 6-го іюля; «Забава» въ 7 часовъ 28½ минутъ, т. е. 23 минутами позже. «Волна» же показалась только въ ½2-го часа по полуночи 7-го числа. На переходъ въ 73 мили отъ створной линіи маяковъ, до мѣста фрегата, яхты употребили: «Королева Викторія» 27 часовъ 50½ минутъ; «Забава» 28 часовъ 13½ минутъ; «Волна» же около 34 часовъ.

www.starieknigi.info

Продержавшись ночь подъ парусами по О-ую сторону о. Гогланда, мы увидѣли въ $^1/_2$5 часа утра пароходъ «Храбрый».

Получивъ отъ имѣвшаго на немъ свой флагъ свиты Его Величества контръ-адмирала Бутакова предписаніе г. управляющаго морскимъ министерствомъ возвратиться въ Кронштадтъ, я сигналомъ приказалъ яхтамъ построиться въ линію на R S отъ фрегата, коего мѣсто въ этотъ моментъ было опредѣлено слѣдующими пеленгами: верхній Гогландскій маякъ на SW 68°, Аспэ на NO $16^1/_2{}^0$, башня Лескарь на NO 26°. Вѣтеръ въ это время дулъ SSW.

Яхты стояли въ слѣдующемъ порядкѣ: яхта «Волна» была ближайшею къ фрегату, т. е. подвѣтренною; «Забава» находилась между нею и «Королевой Викторіей», бывшей навѣтренною.

Въ 8 часовъ 43 минуты, по условному пушечному выстрѣлу съ фрегата, яхты снялись съ дрейфа и начали состязаніе. Фрегатъ послѣдовалъ за ними и въ скоромъ времени обогналъ ихъ. Въ $6^1/_4$ часовъ фрегатъ отдалъ якорь на большомъ кронштадтскомъ рейдѣ, въ $2^1/_2$ кабельтовыхъ къ NW отъ Кронштота.

Яхты же прошли мимо фрегата:

«Королева Викторія»	въ 6 час.	$57^1/_2$	минутъ.
«Забава»	— 8 —	7	—
«Волна»	— 8 —	43	—

Всѣ сіи моменты замѣчены по хронометру. Яхта «Королева Викторія» прошла означенное разстояніе въ 10 часовъ $14^1/_2$ минутъ, съ среднею скоростью 7,1 узловъ; яхта «Забава» въ 11 часовъ 24 минуты, съ средней скоростью 6,4 узла и яхта «Волна» въ 12 часовъ, съ среднею скоростью 6 узловъ. Надо замѣтить, что яхты «Королева Викторія» и «Волна» несли брифокъ и марсель, коихъ «Забава» не имѣла.

Согласно съ правилами гонки яхты «Королева Викторія» и «Забава» никакого преимущества въ разсчетѣ времени между собой не имѣютъ; такъ какъ и та, и другая своимъ водоизмѣщеніемъ превосходятъ опредѣленную норму въ 140 тоннъ, а именно «Королева Викторія» 257 тоннъ, и «Забава» 171 тоннъ; яхта же «Волна», будучи только 83-хъ тоннъ, должна имѣть 34 минуты преимущества передъ остальными двумя. Но и въ этомъ случаѣ разность между часами приходовъ ея и «Забавы»—36 минутъ, и на 2 минуты превышаетъ цифру этого преимущества.

www.starieknigi.info

ПРАВИЛА

для плаванія коммерческихъ судовъ по большому невскому фарватеру, въ 1865 г., въ продолженіи работъ по углубленію сего фарватера.

(Сообщено изъ кораблестроительнаго департамента).

1) Всѣ суда, какъ парусныя, такъ и паровыя, которыя во время приближенія ихъ къ невскому плавучему маяку, по ближайшему усмотрѣнію командира онаго, могутъ войдти въ р. Неву по фарватерамъ: *временному* или *галерному*, обязаны идти однимъ изъ этихъ фарватеровъ, а не *большимъ*.

2) По сему послѣднему фарватеру, командиръ означеннаго маяка направляетъ только такія суда, кои, по ихъ углубленію и высотѣ воды во временномъ и галерномъ фарватерахъ, рѣшительно не могутъ слѣдовать однимъ изъ сихъ двухъ фарватеровъ, при чемъ: парусныя суда непремѣнно должны идти на буксирѣ паровыхъ судовъ, которыя, какъ съ буксиромъ, такъ и отдѣльно, безусловно обязываются: подойдя къ маяку, совершенно остановить ходъ; идти далѣе только тогда, когда примутъ лоцмана или одного изъ штурманскихъ офицеровъ, которые будутъ находиться съ этою цѣлью на маякѣ; въ управленіи судномъ вполнѣ слѣдовать указаніямъ этихъ офицеровъ и лоцмановъ; тѣ части фарватера, на коихъ находятся землечерпательныя машины, а равно состоящіе при нихъ пароходы, баржи, понтоны, гребныя суда и плоты съ цѣпями, проходить самымъ малымъ ходомъ, выжидая отдачу съ машинъ цѣпей, въ особенности же противу той машины, которая находится ближе къ маяку, такъ какъ она производитъ углубленіе въ самомъ узкомъ мѣстѣ фарватера.

3) Всѣ постановленія, заключающіяся въ своевременно распубликованныхъ во всеобщее свѣдѣніе циркулярахъ гидрогра-

www.starieknigi.info

фическаго департамента морскаго министерства отъ 22 мая, 10 и 16 іюня сего года за №№ 31, 34 и 41 и не отмѣненныя настоящими правилами, остаются въ своей силѣ.

4) Настоящія правила, независимо отъ распубликованія оныхъ и сообщенія консуламъ, объявляются на внутренней брандвахтѣ кронштадскаго порта шкиперу каждаго судна, которое, будучи адресовано въ С.-Петербургъ, располагаетъ идти въ р. Неву *большимъ фарватеромъ*, за собственно-ручною росписью шкипера въ томъ, что эти правила ему объявлены и что онъ обязывается, въ случаѣ невыполненія имъ одного изъ условій, заключающихся въ сихъ правилахъ, внести въ штрафъ *сто руб. сер.*, и кромѣ того, уплатить немедленно, по первому требованію, тѣ убытки, которые могутъ произойдти отъ таковаго его ослушанія, такъ какъ послѣдствіемъ онаго можетъ быть: или бездѣйствіе землечерпательныхъ машинъ, или же поврежденіе какъ самыхъ машинъ, такъ равно ихъ завозныхъ цѣпей съ плотами, а также состоящихъ при машинахъ паровыхъ, грузовыхъ и гребныхъ судовъ. Количество убытковъ имѣетъ быть опредѣляемо каждый разъ морскимъ министерствомъ.

5) Тѣ же правила наблюдаются судами, идущими изъ С.-Петербурга въ Кронштадтъ, при чемъ направленіе судовъ по фарватерамъ и снабженіе ихъ лоцманами возлагается на брантвахту большаго невскаго фарватера.

www.starieknigi.info

ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ,

НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

(исправлено по 31 іюля 1865 г.)

Названіе судовъ.	Число				Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Орудій.	Смѣт.	Офицер., гардемар. и кондук.	Нижнихъ чиновъ.		
Эскадра Тихаго океана:						
Корв. **Богатырь** .	17	360	21	308	К.-Л. Бар. *Бухольцъ*.	26 апр. предп. выйдти изъ Юкогамы въ русскіе порты.
— **Варягъ** . .	17	360	24	307	К.-Л. *Лундъ*.	26 апр. вышелъ изъ Юкогамы въ Хакодате.
Въ отдѣльномъ плаваніи:						
Парус. трансп. **Гилякъ**	»	»	11	58	К.-Л. *Энквистъ*.	15 апр. предполагалось выйдти изъ Гонолулу, куда приб. 3 март.
На станціи въ Константинополѣ:						
Пароходъ **Тамань**.	»	180	8	70	К.Л.- *Артюковъ*.	Въ Константинополѣ.
Въ распоряженіи комиссара при европейско-дунайской ком.						
Пароходъ **Алушта**.	»	80	5	61	К.-Л. *Сухинъ*.	Въ Галацѣ.
— **Четырдагъ**.	»	80	6	59	К.-Л. *Шевяковъ*.	

www.starieknigi.info

ВѢДОМОСТЬ

ДОКУМЕНТАМЪ НА КАПИТАЛЫ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, ХРАНЯЩІЕСЯ ВЪ ГОСУДАРСТВЕННОМЪ БАНКѢ.

№№ по порядку.	Наименованіе документовъ.	На сумму.	
		Рубли.	Коп.
1	Книга на записку текущаго счета эмеритальной кассы съ государственнымъ банкомъ, по которой состоитъ въ остаткѣ наличныхъ денегъ	535	44
2	Росписка государственнаго Банка, отъ 7 го января 1865 г. за № 8874, на 1450 билетовъ коммисіи погашенія долговъ 5-го 4% займа на	725000	»
3	Росписка банка, отъ 7 января 1865 г. за № 8875, на 6 билетовъ коммисіи погашенія долговъ 5-го 5% займа, на.	149500	»
4	Росписка банка, отъ 7 января 1865 г. за № 8876, на 3 билета коммисіи погашенія долговъ 6-го 5% займа, на .	58500	»
5	Росписка банка, отъ 7 января 1865 г. за № 8877, на 16 непрерывно-доходныхъ 4% билетовъ коммисіи погашенія долговъ на	564865	»
6	Росписка банка, отъ 7 января 1865 г. за № 8878, на 2000 облигацій главнаго общества россійск. желѣзныхъ дорогъ на.	1000000	»
7	Росписка банка, отъ 7 января 1865 г. за № 8879, на 19 выкупныхъ 5% свидѣтельствъ на	2098800	»
8	Росписка банка, отъ 14 января 1865 г. за № 9024, на одно выкупное 5% свидѣтельство на	11100	»

www.starieknigi.info

9	Росписка банка, отъ 22 іюня 1865 г. за № 12696, на одно выкупное 5% свидѣтельство на	40500	»
10	Росписка банка, отъ 14 января 1865 г., за № 9025, на 6 свидѣтельствъ на непрерывный 5½% доходъ по выкупу на	688900	»
11	Росписка банка, отъ 16 іюня 1865 г. за № 12417, на одно свидѣтельство на непрерывный 5½% доходъ по выкупу на.	9900	»
12	Росписка банка, отъ 16 іюня 1865 г. за № 12418, на 24 свидѣтельства на непрерывный 5½% доходъ по выкупу на	80000	»
13	Росписка банка, отъ 25 іюня 1865 г. за № 12774, на одно свидѣтельство на непрерывный 5½% доходъ по выкупу на.	4400	»
14	Росписка банка, отъ 26 іюня 1865 года за № 12824, на 24 свидѣтельства на непрерывный 5½% доходъ по выкупу на	4800	»
15	Росписка банка, отъ 26 іюня 1865 г. за № 12825, на 4 свидѣтельства на непрерывный 5½% доходъ по выкупу на.	10100	»
16	Росписка банка, отъ 22 іюня 1865 г. за № 12664, на 48 серій, съ № 1703 по 1750, заключающихъ въ себѣ 2400 билетовъ внутренняго 5% съ выигрышами займа на	240000	»
		5686900	44

Поименованные въ означенной вѣдомости документы на капиталы эмеритальной кассы, 29 іюля сего 1865 года, повѣряли и подлинный актъ свидѣтельства и вѣдомость подписали: завѣдующій эмеритальною кассою тайный совѣтникъ Варрандъ, инженеръ генералъ-лейтенантъ Заржецкій, тайный совѣтникъ Розенбергеръ, генералъ-лейтенантъ Мещеряковъ, контръ-адмиралъ Воеводскій 3-й, контръ-адмиралъ Горковенко, дѣствительный статскій совѣтникъ Пещуровъ и дѣйствительный статскій совѣтникъ Тизенгаузенъ.

www.starieknigi.info

III

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

www.starieknigi.info

ПОѢЗДКА РѢЧНЫМЪ ПУТЕМЪ

ОТЪ ПЕТЕРБУРГА ДО АРХАНГЕЛЬСКА

въ навигацію 1863 г.

(Окончаніе).

III.

Г. Устюгъ Великій находится при сліяніи двухъ рѣкъ: Юга и Сухоны. Основаніе его относится къ глубокой древности. Сначала городъ былъ построенъ на правомъ берегу Сухоны, на возвышенномъ мѣстѣ, и тремя верстами ниже; но нападенія чуди и мѣстность, подмываемая рѣкою, принудили жителей переселиться на лѣвый берегъ, хотя и здѣсь весенніе разливы не мало вредятъ городу (*). Изъ описанія Лепехина видно, что Устюгъ выгорѣлъ весь въ 1772 г. Уже въ то время городъ велъ большую торговлю, отправляя сырыя произведенія въ Архангельскъ: по Сухонѣ сплавлялось большое количество пеньки изъ Вологодской губер., а по рѣкамъ Югу, Лузѣ и Ветлугѣ сюда доставлялись хлѣбъ, сало, рогожи и ленъ; кромѣ отпускной торговли, здѣшніе купцы (**) получали въ большомъ количествѣ заморскіе товары и вели обширныя дѣла съ Сибирью и Кяхтою. Въ городѣ было нѣсколько заводовъ. По словамъ Лепехина, граждане Устюга были рачительны и трудолюбивы; между ними были мастера по иконописи, финифти и насѣчки серебра. Цвѣтущая торговля дала возможность украсить городъ множествомъ церквей (***). Въ настоящее время торговля Устюга не-

(*) Доказательствомъ чему служитъ глубокій ровъ, находящійся въ срединѣ города и произшедшій отъ сильнаго наводненія 1762 г.

(**) Въ 1771 году купечество Устюга состояло изъ 1956 душъ муж. пола.

(***) Въ концѣ XVIII столѣтія въ Устюгѣ было соборныхъ церквей 3, приходскихъ 28 и монастырей 2.

www.starieknigi.info

значительна, и городъ въ упадкѣ. Большая часть домовъ деревянные; на главной площади находятся семь церквей, построенныхъ одна возлѣ другой; причину этихъ построекъ объясняютъ мѣстничествомъ здѣшнихъ купцовъ, которые, въ старину, поссорившись между собою и не желая встрѣчаться съ противниками въ томъ же приходѣ, просили разрѣшенія строить новыя церкви. Съ городской площади мы прошли къ собору, построенному во имя Св. Прокопія; тутъ же подъ спудомъ почіютъ и мощи Святаго; здѣсь же находятся и мощи Св. Іоана Юродиваго. Св. Прокопій жилъ 200 лѣтъ тому назадъ и въ числѣ рабочихъ пришелъ, между прочимъ, въ Устюгъ; по преданію, въ то время на городъ шла каменная туча; увидавъ бѣдствіе, угрожающее жителямъ, Святой угодникъ остановился на берегу рѣки и сталъ молить Бога, чтобы Онъ отвратилъ гнѣвъ свой; молитва Святаго была услышана, и страшная туча разразилась, не доходя города 18 верстъ.

Лепехинъ посѣщавшій, сѣверную часть Европ. Россіи въ концѣ XVII стол., и Гумбольтъ, путешествовавшій тамъ же въ началѣ XIX стол., нашли, что мѣстность въ окресности Устюга состоитъ большею частію изъ песка, перемешаннаго съ гранитными валунами, которыя по видимому занесены сюда изъ отдаленныхъ мѣстъ льдинами. Въ соборной оградѣ на пьедесталѣ хранится одинъ изъ тѣхъ камней; это гранитный валунъ, въ которомъ около 6 пуд. Мы пожалѣли, что нельзя было видѣть идоловъ, сложенныхъ здѣсь въ подвалѣ и отобранныхъ у мѣстныхъ инородцевъ при обращеніи ихъ въ христіанство (*).

Изъ собора мы пошли въ гостиный дворъ, чтобы взглянуть на

(*) Замѣчательно, что между сѣверными инородцами, лопари сами пожелали быть христіанами. Въ 1526 г., въ царствованіе Василія III, нѣкоторые изъ лопарей, по древнему обычаю, пріѣхавшіе въ Москву съ данью, рѣшились просить наставника въ св. вѣрѣ. Такъ положено было начало христіанства въ Лапландіи, сперва въ южной части, а потомъ и далѣе на сѣверѣ—въ 1532 г. Въ то же время, около 1550 г., на берегу р. Печеньги явился новый проповѣдникъ слова Божія, преподобный Трифонъ. Онъ, какъ истинный апостолъ, дѣйствовалъ на язычниковъ дѣлами добродѣтели и примѣрною христіанскою жизнью. На р. Печеньгѣ пр. Трифонъ основалъ монастырь, которому Іоаннъ Грозный пожаловалъ много угодій. Этотъ монастырь нынѣ уже не существуетъ: его разорили и сожгли въ 1589 г. шведы, производившіе безпрерывные набѣги на все поморье.

Лопари—кочующее племя, отличное отъ финскихъ племенъ, получившихъ общее названіе *чуди*. Когда то лопари занимали всю сѣверную страну, изъ которой были вытѣснены чудью, составлявшею когда-то сильное племя, которое противилось русскимъ поселеніямъ, заводимымъ здѣсь новгородцами. Приблизительно можно сказать, что лопари стали данниками Новгорода въ концѣ X столѣтія. (Верещагинъ; Опис. Арханг. губер.).

www.starieknigi.info

прокопьевскую ярмарку, когда-то имѣвшую значеніе для цѣлаго края. Въ настоящее время она весьма ничтожна: въ одномъ углу гостинаго двора сидѣли бабы съ красноборскими кушаками, да по сосѣдству отъ нихъ былъ складъ мѣстныхъ сундуковъ съ секретными замками, и поразительно дешевыхъ; за сундучекъ, окрашенный, обитый желѣзомъ и съ секретнымъ замкомъ, я заплатилъ 1 р. 40 к. с. Между устюжанами славится мастеръ Носановскій, который необыкновенно хитро дѣлаетъ секретныя шкатулки. Нельзя было не удивляться значительнымъ размѣрамъ гостинаго двора, теперь опустѣвшаго и полуобвалившагося, но который ясно говоритъ о бывшей широкой торговлѣ Устюга, именно въ то время, когда здѣсь пролегалъ большой трактъ изъ Вятки на Москву чрезъ Вологду; но съ тѣхъ поръ прошло больше столѣтія, и путь сибирскій перешелъ на Каму и Волгу, питая и оживляя другіе города и села, а сѣверный край пришелъ въ упадокъ.

Пароходъ, на которомъ мы должны были идти въ Архангельскъ, по случаю мелководія стоялъ въ мѣстечкѣ Ускорьѣ—въ 60 верстахъ отъ Устюга; поэтому, утромъ 5 іюля мы взяли почтовыхъ лошадей и поѣхали въ Ускорьѣ. По дорогѣ встрѣчаются большія деревни, окруженныя обработанными полями. Такъ какъ пароходъ отправлялся въ Архангельскъ утромъ 6 числа, то мы поспѣшили воспользоваться свободнымъ временемъ и съѣздить въ г. Сольвычегодскъ, до котораго считается 25-ть верстъ. Когда и кѣмъ основанъ Сольвычегодскъ — неизвѣстно, потому что во время пожара 1716 г., сгорѣли въ немъ всѣ переписныя книги. Во всякомъ случаѣ полагаютъ, что Сольвычегодскъ основанъ былъ новгородцами; вѣроятно, изобиліе соляныхъ ключей и выгоды солянаго промысла привлекли сюда поселенцевъ, въ числѣ которыхъ является родъ Строгоновыхъ; Іоаникій Строгоновъ, именитый гражданинъ вел. Новгорода, завелъ здѣсь обширныя соляныя варницы (*). Впослѣдствіи Сольвычегодскъ сдѣлался главною резиденціею

(*) Открытіе соляныхъ варницъ принадлежитъ зырянамъ, которые довольствовались сначала солью, выступавшею на поверхность земли, но впослѣдствіи стали рыть колодцы. Въ настоящеее время главный соляной заводъ въ Сольвычегодскомъ уѣздѣ есть Сергіевскій, гдѣ одна изъ соляныхъ трубъ углублена въ землю на 93 саж. и разсолъ ея содержитъ въ себѣ 11 лотъ соли, а другая труба углублена на 83 саж. и содержитъ въ себѣ 9 лотъ соли; выварка соли производится въ двое сутокъ. Сергіевскій заводъ производитъ въ годъ до 150 т. пуд. соли, которая питаетъ всю зырянскую страну и сосѣдніе города. Въ настоящее время Сергіевскій заводъ принадлежитъ Бѣломорской компаніи и вываривается соли до 25 т. пуд. По берегамъ р. Вымѣ многіе соляные ключи выбиваются на поверхность земли, но по недостатку средствъ не разработываются. Всей соли въ Сольвычегодскомъ уѣздѣ добывается до 200 т. пуд.

www.starieknigi.info

Строгоновыхъ, которые владѣли здѣсь обширными землями. Изъ Сольвычегодска отправился Ермакъ на завоеваніе Сибири, снабженный Максимомъ Строгоновымъ военными снарядами. Кромѣ соляного промысла, здѣшніе купцы отправляли въ Архангельскъ значительныя партіи сырыхъ произведеній, взамѣнъ которыхъ брали заморскіе товары и развозили ихъ по Сибири и по русскимъ ярмаркамъ. Сольвычегодскъ подвергался неоднократно губительнымъ пожарамъ; самый большій изъ нихъ былъ 25 мая 1579 г., когда здѣсь выгорѣло 500 домовъ и 10 церквей; 22-го января 1613 г. литовскія шайки раззорили городъ и выжгли его до тла. Въ настоящее время торговля Сольвычегодска ничтожна, и самый городъ въ упадкѣ.

Товарищу моему поручено было осмотрѣть берегъ Вычегды, на которомъ стоитъ старинный городской соборъ; повидимому собору этому угрожала опасность обрушиться, потому что берегъ подмывался теченіемъ рѣки. Мы пріѣхали въ Сольвычегодскъ передъ вечеромъ, и потому, не теряя времени, отправились къ собору и въ то-же время дали знать соборному протоіерею о цѣли нашего посѣщенія. Осматривая мѣстность, мы нашли, что дѣйствительно теченіе когда-то ударяло въ правый берегъ, около котораго впослѣдствіи образовалась песчаная отмель, вполнѣ оградившая берегъ отъ опасности быть обрушеннымъ; спустившись къ рѣкѣ, мы увидали, что когда-то обрывъ берега былъ укрѣпленъ срубами, которые отчасти сгнили, и мѣстами обсыпалась земля отъ дождевыхъ потоковъ, но все таки самые срубы не были подмыты. По мнѣнію моего спутника, для укрѣпленія берега слѣдовало образовавшуюся песчаную отмель засадить ивникомъ и тѣмъ ее укрѣпить положительно; кромѣ того, самый берегъ сдѣлать отлогимъ, обложить дерномъ и тоже засадить деревьями; такимъ образомъ устранилась-бы и тѣнь воображаемой опасности. Вскорѣ подошли къ намъ настоятель собора и городской архитекторъ; мы разсказали имъ о цѣли нашей поѣздки и наше мнѣніе касательно этого дѣла, на что настоятель отвѣчалъ, что для обсужденія этого вопроса существуетъ комитетъ, который съ завтрашняго дня откроетъ свои засѣданія; отъ архитектора-же мы узнали, что комитетъ этотъ существуетъ уже нѣсколько лѣтъ, и что онъ уже сдѣлалъ нѣсколько опредѣленій касательно укрѣпленія городскаго берега. По первому опредѣленію комитета составлена была смѣта въ 71 т. р. с., но когда отказано было въ столь значительномъ капиталѣ, то комитетъ составилъ второй проэктъ, по которому нужно было лишь 15 т. р.; за то предположено было укрѣпить только ту часть берега, на которой находился соборъ; жедум разными предположеніями, возникавшими въ

www.starieknigi.info

комитетѣ по этому вопросу, одно было весьма оригинально: именно предложено было разобрать соборъ и перенести его на новое мѣсто. Чтобы понять всю несообразность подобнаго предположенія, нужно замѣтить, что соборъ этотъ выстроенъ три вѣка тому назадъ, такъ что кирпичъ слился въ одну массу, не говоря уже о варварствѣ уничтоженія изящнаго произведенія итальянскаго архитектора. Въ наружной архитектурѣ собора видны многія передѣлки, исказившія ея первоначальный характеръ, и даже придѣлана колокольня другаго стиля. Кажется, передѣлка эта произведена была въ 1823 г. Соборъ замѣчателенъ по своей обширности и по своему богатству. Въ построеніи его много участвовали Строгоновы. Внутренняя архитектура собора очень легка и изящна: рядъ колоннъ поддерживаютъ куполъ; первоначально соборъ имѣлъ 12-ть придѣловъ и 3 отдѣльныхъ входа для Фамиліи Строгоновыхъ; кромѣ того, былъ особый придѣлъ для ихъ челяди. Много образовъ замѣчательной старинной живописи, богато-украшенныхъ драгоцѣнными камнями и жемчугомъ; между прочимъ я видѣлъ здѣсь въ первый разъ образа, рисованные на смолѣ: на одномъ изъ нихъ изображенъ былъ Алексій Божій человѣкъ, а другой мѣстный образъ Божіей матери; послѣдній почитается какъ чудотворный. Говорятъ, что старообрядцы когда-то предлагали за него 15 т. р., цѣня одну живопись. Соборная ризница богата разными старинными вещами, между которыми первое мѣсто занимаетъ массивная оправа на евангеліи, изъ золота и серебра, вѣсомъ болѣе двухъ пуд.; здѣсь-же хранятся плащаница и нѣсколько образовъ, шитыхъ золотомъ и жемчугомъ—даръ собственноручной работы рода Строгоновыхъ. Между вышитыми образами нѣсколько образовъ Дмитрія-царевича, къ которому Строгоновы имѣли особенное усердіе; на шелковой подкладкѣ одного изъ шитыхъ образовъ намъ показали неизвѣстную надпись, которую почему-то называли *куфимскою*.

Можетъ быть, въ этомъ соборѣ мы увидали бы и еще много любопытныхъ предметовъ, но наступившая ночь принудила насъ оставить осмотръ. Нѣкогда здѣсь было казнохранилище кожаныхъ денегъ, которыя имѣли то отличіе отъ московскихъ, что состояли изъ цѣльныхъ шкурокъ; большая часть ихъ истлѣла, остатокъ-же былъ вывезенъ въ Москву, какъ рѣдкость. Въ старину сольвычегодскій соборъ владѣлъ богатыми помѣстьями, но въ царствованіе импер. Екатерины II онѣ отобраны въ казну, а духовенству назначено жалованье, которое оно получаетъ и въ настоящее время, напримѣръ соборный протоіерей получаетъ 60 р. асс. въ годъ, прочіе же городскіе священники еще меньше; такъ что здѣшнее духовен-

www.starieknigi.info

ство весьма бѣдно, тѣмъ больше, что городъ, въ которомъ было бы достаточно одного собора и одного прихода, имѣетъ семь приходовъ и при нихъ одинадцать церквей.

Возвращаяся изъ собора, мы прошли мимо Гнилова озера, гдѣ были прежде соляныя варницы; теперь онѣ въ упадкѣ, но когда-то ихъ насчитывали до 50-ти.

Припоминая всѣ эти города, только что посѣщенные мною, я невольно задавалъ себѣ вопросъ: неужели для нихъ нѣтъ будущаго? Всматриваясь въ положеніе сѣвернаго края европейской Россій, въ его производительность, мѣстныя средства и пути сообщенія, я не сомнѣваюсь, что ему предстоитъ лучшая будущность, но для этого нужно изученіе края (*), образованіе торговыхъ обществъ и еще многое другое. Чтобы нѣсколько пояснить вышеприведенныя соображенія, я остановлюсь на судоходствѣ мѣстныхъ рѣкъ и на сплавной торговлѣ сѣвернаго края, на сколько то мнѣ позволяютъ мои ограниченныя свѣдѣнія.

Начнемъ съ р. Вычегды, которая беретъ свое начало въ Усть-Сысольскомъ уѣздѣ изъ обширнаго болота *Дзюръ-Нюръ*, протекающей около тысячи верстъ и подъ м. Ускорье впадающей въ Сѣв. Двину. На пути своемъ Вычегда принимаетъ въ себя съ правой стороны 60 притоковъ и съ лѣвой 43; многіе изъ нихъ сплавные. Подобно Сѣв. Двинѣ, Вычегда дробится на рукава, образуетъ *ряды*, группы острововъ и длинныя песчаныя косы; Вычегда на своемъ пути изрѣзываетъ, подмываетъ берега свои и даже нерѣдко мѣняетъ русло; самые большіе разливы ея: въ Усть-Сысольскомъ уѣздѣ до пяти верстъ; около г. Яренска около семи верстъ, и въ Сольвычегодскомъ уѣздѣ весенній разливъ ее доходитъ до семи верстъ; высота весенняго полноводія противъ меженя бываетъ отъ $1^1/_2$ до 3-хъ саж.; глубина рѣки мѣстами доходитъ до 10 саж.; Вычегда была бы судоходна и въ межень, если бы не образовались тогда песчаныя мели, на которыхъ бываетъ не глубже аршина (**); впрочемъ, *струги* весною сплавляются свободно. По вычегодской системѣ двѣ главныя пристани: вочевская и кайгородская. Въ 1855 г. сплавлено было въ Архангельскъ:

(*) Кромѣ соляныхъ источниковъ, сѣвер. край европ. Россіи богатъ торфомъ; въ окрестностяхъ Ижмы былъ когда-то нефтяной заводъ; на р. Русныхѣ въ 1740 г. была открыта мѣдная руда; въ томъ-же году на островѣ Медвѣдѣ найдено было самородное серебро; наконецъ, золотая руда находится въ Кольскомъ округѣ (описаніе Архан. губ. Молчановымъ 1813 г.).

(**) Есть проэктъ улучшенія судоходства по Вычегдѣ; также существуетъ предположеніе соединить обѣ рѣчныя системы: Вычегодскую и Печерскую. Осуществленіе обоихъ проэктовъ принадлежитъ далекому будущему.

www.starieknigi.info

Съ вочевской пристани	27	струговъ	на	сумму	188	т. р. с.
— кайгородской —	10	—	—		73	— — —
	Въ 1856 г.					
— вочев. —	9	—	—		50	— — —
— кайгород. —	12	—	—		88	— — —

Весь сплавъ вычегодской системы колеблется отъ 65 до 90 судовъ разной величины, съ грузомъ отъ 350 т. до 1 600 000 пуд., на сумму отъ 180 т. р. до 650 т.; взводное судоходство по Вычегдѣ незначительно: оно колеблется отъ 15 до 30 малыхъ судовъ съ грузомъ отъ 10 до 25 т. пуд. и на сумму до 20 т. р.

Съ р. Печоры и ея окрестностей добывается до 5 т. пуд. точильнаго и чернаго нефтянаго камня, который черезъ Вычегду отправляется въ Архангельскъ и въ Вологду.

По берегамъ р. Виляди и ея притокамъ исключительно развиты посѣвы льна, который сплавляется въ Архангельскъ.

По Сѣверн. Кельтмѣ ежегодно сплавляется до 25 суд., съ грузомъ до 650 т. пуд. и на сумму до 200 т. р.; грузъ состоитъ изъ ржи, овса, пшеницы, льнянаго сѣмени и желѣза. Этимъ путемъ идетъ много товара волокомъ изъ дальнихъ мѣстъ Вятской, Пермской, Казанской и Симбирской губ.

Рѣка Луза вытекаетъ изъ Никольскаго уѣзда Вологод. губ. Рѣка эта, пройдя 200 верстъ, дѣлается судоходною, именно отъ ношульской пристани; другая главная пристань ее — быковская; между обѣими пристанями разстояніе 220 верстъ. Луза, пройдя еще 164 вер., впадаетъ въ р. Югъ, въ 32 верст. выше Устюга. Слѣдовательно, отъ ношульской пристани до Устюга 416 в. и отъ быковской 196 верстъ.

Луза имѣетъ песчаный характеръ, на ней 21 мель и 3 *перебора;* въ межень наименьшая глубина бываетъ до 10 верш., а въ разливъ наибольшая глубина до 2-хъ саж. (*), и тогда скорость теченія доходитъ до 12 верстъ въ часъ, при разливѣ до 200 саж. Луза вскрывается отъ льда въ концѣ апрѣля и становится въ ноябрѣ. Судоходство по Лузѣ сплавное; ежегодно со вскрытіемъ льда сплавляется въ Архангельскъ: съ ношульской прист. до 150 барокъ съ грузомъ до 3 миліон. пуд., и съ быковской прист. до 50 барокъ съ грузомъ до 1-го миліон. пуд. (**); суда сплавляются караванами; при благопріятныхъ обстоятельствахъ каравань идетъ отъ Ношуля до Устюга 7 дней, и отъ Быкова 2 дня; суда, пройдя

(*) Осенняя прибыль воды доходитъ до $2^1/_2$ арш.

(**) Обыкновенно нагружаютъ барку въ 2 дня; грузъ носятъ изъ амбаровъ.

www.starieknigi.info

благополучно Лузу, еще нерѣдко бѣдствуютъ на пути до Ускорья. Луза требуетъ исправленій; сами купцы иногда производятъ это исправленіе, но безъ пользы, по незнанію техники.

Р. Югъ вытекаетъ изъ болотъ Вологод. губ., протекаетъ 487 верст. и ниже Устюга соединяется съ Сухоною. Въ Югъ впадаетъ 27 рѣчекъ и рѣка Эктова; разность въ возвышеніи воды между меженемъ и весеннимъ разливомъ доходитъ до 3-хъ саж.; на Югѣ двѣ главныя пристани, никольская и подосиновская; время прохода барокъ съ никольской пристани до Сухоны 7 дней; при благопріятныхъ обстоятельствахъ барка дѣлаетъ около 50 верстъ въ сутки, такимъ образомъ проходя 10 час. въ сутки.

О прочихъ рѣкахъ сѣверо-двинской системы можно замѣтить вообще, что всѣхъ судоходныхъ рѣкъ и рѣчекъ въ Архангельской, Вологодской и Костромской губерніяхъ считается до 34-хъ (*), по которымъ ежегодно сплавляется къ Архангельску до 1300 разныхъ рѣчныхъ судовъ. Кромѣ того, въ обширныхъ лѣсныхъ дачахъ Архан. и Вологод. губ. производится замѣчательная рубка лѣсовъ, сплавляемыхъ къ Архангельску для отпуска за границу и на постройку судовъ. По сѣверо-двинской системѣ считается *плотоходныхъ* рѣкъ, рѣченъ и ручьевъ до 260, по которымъ каждую навигацію сплавляется къ порту разныхъ плотовъ (**) и паромовъ съ тесомъ до 850-ти (***).

Барки, на которыхъ сплавляются продукты въ Архангельскъ, неуклюжи и неповоротливы: при длинѣ 12 саж., онѣ имѣютъ ширины 6 саж.; на нихъ тоже употребляются гребки и потеси, но только не для управленія баркою на ходу, а для того только, чтобы оттребаться отъ берега. Для взаимной помощи на ходу, барки сплачиваются *котлянами*, отъ 3-хъ до 4-хъ баровъ вмѣстѣ, и такимъ образомъ съ шумомъ и крикомъ несутся внизъ по теченію. Рѣки Луза, Югъ, Сысола и друг., хотя шириною не меньше 30 саж., но очень извилисты; при плохомъ управленіи, котляны не рѣдко налетаютъ одна на другую и разбиваются, или становятся на мель и загораживаютъ дорогу заднимъ баркамъ; между тѣмъ, вода сбываетъ, и обмелѣвшія суда не доходятъ до Архангельска. Напрасно многіе спеціалисты старались доказать строителямъ, что необходимо измѣнить форму барокъ и сохранять отношеніе длины къ ширинѣ судна какъ 3:1; наконецъ, въ 1854 г. купецъ Сергѣевъ

(*) Изъ описанія Богославскаго. 1859 г.

(**) Его-же.

(***) Плотъ заключаетъ съ себѣ до 30 сосн. бревенъ, а лѣсной паромъ вмѣщаетъ въ себѣ до 1 тыс. досокъ трехсаж. мѣры, углубляясь слишкомъ на 2 фута.

www.starieknigi.info

рѣшился на подобное нововведеніе, но сколько онъ встрѣтилъ при этомъ затрудненій. Мѣстные плотники не взялись строить такаго судна, и Сергѣевъ долженъ былъ выписать другихъ; вотъ барка выстроена и спущена на воду—рабочіе не идутъ къ нему; выписаны и эти—лоцмановъ не можетъ найти; пришлось выписывать дальнихъ, которые не знаютъ рѣки. Преодолѣвъ всѣ эти затрудненія, Сергѣевъ смѣло тронулся въ путь; сначала не пускали его другія барки, по той причинѣ, что вставши на мель новая барка (*) загородитъ имъ дорогу; отдѣлавшись и отъ этого препятствія, Сергѣевъ спускался по рѣкѣ; вдругъ сдѣлался сильный попутный вѣтеръ, отъ котораго обыкновенныя суда прижались къ берегу, а новая барка подняла рогожный парусъ и полетѣла по теченію. Для полноты торжества на всѣхъ баркахъ мужики снимали шапки при проходѣ новаго судна; съ тѣхъ поръ многіе судостроители послѣдовали примѣру Сергѣева, и безобразныя барки понемногу сходятъ со сцены. Это тѣмъ болѣе важно, что постройка старинныхъ барокъ сопряжена съ большими затрудненіями и напрасными издержками, потому что онѣ строятся изъ длинномѣрнаго лѣса, который сначала обтесывается въ рощѣ; вблизи пристаней такого дерева уже не находится, и потому его приходится возить издалека; кромѣ того, за эти барки, какъ за работу топорную, взыскивается казенной пошлины вдвое; все это напрасно увеличиваетъ расходы (**).

Сказавъ о сплавныхъ рѣкахъ с.-двинской системы, о судахъ, которыя несутъ грузъ, скажемъ нѣсколько подробнѣе о сухопутной доставкѣ этого груза къ пристанямъ и о тѣхъ предположенныхъ зимнихъ путяхъ сообщенія, отъ которыхъ сѣверный край можетъ ожидать громадныхъ выгодъ.

(*) Новая барка имѣла длины 22 саж. и ширины 6 саж.

(**) Здѣсь не лишены будутъ интереса нижеприведенныя цифры, которыя относятся къ 1862 г.

Барка дл. 22 саж. и шир. 6 саж., построен. на быковск. прист. (Такая барка поднимаетъ грузу до 44 т. пуд. при осадкѣ 9 четвертей).	725 р.
На нее соломы, скалы, карбазовъ, гребковъ и пр. снастей на	150 »
Лоцману и его помощнику.	175 »
Водоливу	75 »
Рабочихъ до Устюга 40 человѣкъ, по 3 р. каждому	120 »
» » Архангельска 40 человѣкъ, по 12 р. каждому	480 »
Припасовъ рабочимъ на	80 »
Расходовъ въ плаву	150 »
Ремонтъ снастей, якоря и т. п.	300 »
Итого	2255 р.

www.starieknigi.info

Изъ всего количества товаровъ, сплавляемыхъ къ Архангельску, до трехъ четвертей его идетъ изъ Вятской губерніи; товары эти скопляются сначала въ городахъ: Слободскомъ, Орловѣ и Котельничѣ, и оттуда по зимнему пути идутъ къ пристанямъ: ношульской, подосиновской и быковской.

Барка дл. 18 саж., шир. 5½ саж., постр. на *быков. прист.*	600 р.
(Такая барка при осадкѣ 9 четверт. поднимаетъ грузу до 30 пуд.)	
Лоцману и водоливу	150 р.
Рабочимъ 35 человѣкъ до Устюга	105 »
» 33 » до Архангельска	400 »
Имъ припасовъ » »	50 »
Расходъ въ плаву	125 »
Соломы, скалы, гребковъ, лодокъ, шагелья, мочалъ и проч.	125 »
Картомъ амбаровъ, ремонтъ снастей, якоря и проч.	250 »
Итого	1805 р.

Барка дл. 14 саж. шир. 5½ саж., построен. на ношульской пристани, при осадкѣ 9 четверт. поднимаетъ грузу 22½ т. пуд.; цѣна—отъ 600 до 750 р.

Лоцманъ до Устюга отъ 25 до	75 р.
» » Архангельска	60 »
Водоливу	75 »
Рабочихъ до Устюга 30 чел. по 6 р.	180 »
» до Архан. 30 чел. по 12 р.	360 »
Имъ припасовъ на	50 »
Снасти, мочала и проч.	100 »
Гребковъ, соломы, карбазы и проч.	150 »
Картомъ амбаровъ, якоря и т. п.	250 »
Расходъ въ плаву	175 »
Вообще цѣнность постройки барки на никол. пристани до	350 »
» » » » » ношульск. прист. »	500 р.

Слѣдовательно, остальная часть стоимости составляетъ казенную пошлину.

Барка дл. 14 саж., шир. 6 саж., построен. на Подосиновской пристани 350 р. такая барка несетъ грузу 26 т. пуд. при осадкѣ 9 четверт.

Лоцману и водоливу	150 р.
Рабочимъ до пристани 30 человѣкъ	45 »
» до Устюга 35 человѣкъ	70 »
» » Архангельска	420 »
Имъ припасовъ	50 »
Снасти, мочала и проч.	150 »
Гребней, скалы, карбазовъ и проч.	75 »
Картомъ амбаровъ, ремонтъ снастей и т. п.	150 »
Расходовъ въ плаву	125 р.
Итого.	1585 р.

Нужно замѣтить, что крестьяне Шенкурскаго уѣзда между жителями Архангельской губерніи исключительно занимаются полевыми работами и плотничествомъ; они же идутъ на суда рабочими и лоцманами до Архангельска.

www.starieknigi.info

Вятская губернія рѣзко раздѣляется на двѣ полосы: южную плодородную и сѣверную весьма скудную, которая живетъ преимущественно лѣснымъ промысломъ и извозами; послѣдній, увеличиваясь съ каждымъ годомъ, требуетъ особеннаго вниманія.

Зимнія дороги прокладываются лѣсами, волоками и пустырями, гдѣ иногда на 100 верстъ нѣтъ жилья; дороги эти узки, не очищены отъ пней и валежника и протаптываются онѣ не раньше того, какъ промерзнутъ топкія мѣста; нужно прибавить, что на зимнихъ дорогахъ есть крутые обрывы, черезъ которые не существуетъ мостовъ; таковы дороги кайгородская, вочевская, частью быковская и мног. другія; исключеніе досталось только на долю ношульской дороги. Такимъ образомъ кущы ежегодно платятъ за проложеніе зимняго пути; но отъ недостатка дорогъ извощики терпятъ гораздо больше торговцевъ, такъ что извозы вмѣсто прибыли причиняютъ разореніе цѣлому краю. Въ началѣ зимы, когда отпускъ еще незначителенъ — дорога хороша и возъ въ 20 пуд. дѣлаетъ до 50 верстъ въ сутки; но отъ усиленной ѣзды дороги скоро портятся, и скорость воза не превышаетъ 30 верстъ въ сутки, и въ то же время тяжесть его уменьшается до 15 пуд.; ухабы и выбоины достигаютъ ужасныхъ размѣровъ; къ тому же мятели и оттепели довершаютъ разореніе крестьянина. Г. Рогожниковъ, хорошо знакомый съ этимъ дѣломъ, и соображая, что съ трехъ главныхъ пристаней, быковской, ношульской и подосиновской сплавляется ежегодно до 3-хъ милліон. пудовъ грузу, предложилъ учредить сборъ по 1 коп. съ пуда и на эти деньги содержать широкую и ровную дорогу; при такой мѣрѣ извощики не терпѣли бы прежнихъ бѣдствій, и товаръ доходилъ бы до пристани въ ту же зиму и навѣрное. Вслѣдствіе этого проэкта, казанское вольно-эконом. общ. сдѣлало запросы въ 1856 г. разнымъ лицамъ, отъ которыхъ и получены были слѣдующіе отвѣты въ маѣ 1857 года.

1) Г. Булычевъ отвѣчалъ, что быковская дорога особенно дурна, такъ что въ началѣ марта она становится почти непроѣздною, хотя глубокій снѣгъ стоитъ еще до половины апрѣля, при чемъ извозная цѣна къ концу зимы удвоивается. Число лошадей, занимающихся извозомъ, трудно опредѣлить, впрочемъ считаютъ 1000 подводъ достаточнымъ для нагрузки одной барки; число же отправляемыхъ барокъ зависитъ отъ цѣнъ, существующихъ на хлѣбъ. Въ заключеніе г. Булычевъ убѣжденъ, что исполненіе проэкта г. Рогожникова принесетъ краю несомнѣнную пользу.

2) Г. Рѣпинъ отозвался, что вышеозначенные пути весьма плохи, напр. зимою 1855 г. весь грузъ спирта остановился въ пути

www.starieknigi.info

къ Ношулю, такъ что заводчики принуждены были исправить дорогу на свой счетъ; обыкновенно извощики дѣлаютъ до семи оборотовъ между мѣстомъ склада и пристанью; при улучшенныхъ же дорогахъ они могутъ обернуться двѣнадцать разъ. Въ заключеніе г. Рѣшинъ полагаетъ, что число груза, ежегодно сплавляемаго въ Архангельскъ со всѣхъ вятскихъ пристаней, можно полагать въ 5 мил. пудовъ.

3) Г. Изергинъ полагаетъ, что предполагаемое улучшеніе дорогъ будетъ весьма полезно; число лошадей, которыя ежегодно подвозятъ грузъ въ 4 мил. пуд. къ тремъ главнымъ пристанямъ, можно полагать въ 25 тыс.

4) Г. Сѣверовъ надѣется, что улучшеніе путей сообщенія принесетъ большую пользу краю и въ то же время усилитъ тамъ лѣсную промышленность, такъ какъ судостроеніе непремѣнно увеличится; при чемъ г. Сѣверовъ полагаетъ, что существующее нынѣ неправильное производство того и другаго промысла причиняетъ купечеству убытка до 30%. При чемъ онъ жалуется на то, что вся отпускная торговля края въ рукахъ иностранныхъ конторъ, которыя дѣлаютъ закупки на мѣстѣ чрезъ своихъ коммисіонеровъ; такъ что наши купцы пользуются незначительными процентами, а если нѣкоторые изъ нихъ и дѣлаютъ закупки на свой счетъ, то дѣлаютъ это на рискъ въ случаѣ повышенія цѣнъ; чрезъ это многіе разорились.

Нужно сожалѣть, что, не смотря на столь благопріятные отзывы, проэктъ г. Рогожникова до сихъ поръ не осуществился. Не говоря уже о безчисленной пользѣ для сѣвернаго края, большую часть года находящагося подъ снѣгомъ, такое нововведеніе, какъ зимнее шоссе, вѣроятно, имѣло бы много послѣдователей и въ другихъ мѣстностяхъ сѣверной Россіи. Прокладывая зимнее шоссе, конечно, нужно будетъ обратить особенное вниманіе на господствующій вѣтеръ и на законы, по которымъ падаетъ снѣгъ при разныхъ обстоятельствахъ и на разной мѣстности.

Что же касается до развитія отпускной торговли изъ архангельскаго порта, то это зависитъ отъ заграничнаго требованія; при этомъ нужно замѣтить, что иностранныя суда охотнѣе идутъ за грузомъ въ порты Финскаго залива, чѣмъ въ порты Бѣлаго моря, потому что первый путь ближе къ центру Европы и безопаснѣе. Теряя въ этомъ отношеніи, Архангельскъ выигрываетъ передъ портами Финскаго залива въ томъ, что товаръ, идя по сплаву двинскаго бассейна, можетъ быть доставленъ къ порту гораздо дешевле, чѣмъ такой же товаръ, идя, напримѣръ, съ Волги въ Петербургъ.

www.starieknigi.info

IV.

6-го іюля, въ 6 часовъ утра, мы бѣжали на пароходѣ къ Архангельску. Начало Сѣверной Двины правильнѣе считать 60-ю верстами ниже Устюга, именно отъ Ускорья; эта же часть рѣки, по своему каменистому характеру, можно назвать устьемъ р. Сухоны. Берега Двины вообще песчаны и видомъ своимъ напоминали мнѣ берега Волги; при истокѣ своемъ Двина имѣетъ много песчаныхъ мелей, которыя ежегодно перемѣняютъ свое мѣсто; такъ, въ верхней части рѣки, на разстояніи 25 верстъ, насчитываютъ болѣе двадцати отмелей, при чемъ нельзя не пожалѣть, что Двина, на всемъ протяженіи 614 верстъ до Архангельска, по своему фарватеру, нигдѣ не имѣетъ лоцманскихъ знаковъ. Сѣверная Двина уже отъ своего истока судоходна; протекая лѣсами и болотами, она скоро принимаетъ значительные размѣры и подъ Красноборскомъ является большою рѣкою; далѣе, принявъ свои значительные притоки: Вагу, Емцу, Сію, Пинегу и другія рѣки, Двина быстро разширяется, размывая на пути своемъ рыхлые берега; потомъ, встрѣчая плотную почву, она раздробляется на множество рукавовъ и ниже Архангельска впадаетъ въ море четырмя главными устьями. Первыя 200 верстъ отъ Устюга берега ея застроены селеніями и поля обработаны; далѣе же, по причинѣ суроваго климата, земледѣліе замѣтно рѣдѣетъ и народонаселеніе глаже; мѣстные жители занимаются ссидкою дегтя и выгонкою смолы (*). Начинаются пустынные торфяные берега; здѣсь-то Двина, отрывая и подмывая ихъ, измѣняетъ свое русло, или наноситъ отмели; мѣстами въ почвѣ замѣтна красноватая и желѣзная ржавчина, свидѣтельствую-

(*) Добываніе терпентина изъ нашихъ сѣверныхъ лѣсовъ введено съ 1780 года англичаниномъ Жоржемъ Байсомъ. Въ то время англичане затруднялись въ полученіи бостонскаго терпентина, необходимаго для англійскихъ лаковыхъ фабрикъ. Образовалась компанія, которой стоило не малаго труда пріучить нашихъ крестьянъ къ новому промыслу; они однако, поняли свою выгоду, и въ 1783 году изъ архангельскаго порта отпущено было заграницу около 6¼ т. п. терпентина; черезъ 10 лѣтъ послѣ того *пеку* отправлено было изъ Архангельска до 300 т. пуд. (Изъ опис. Лепехина).

Изъ описанія Пушкарева, 1845 г., видно, что ежегодно въ сѣверномъ краѣ гонится смолы до 660 тыс. и веку до 80 т. ведеръ, ивовой коры добывается до 1100 пуд., ивовой и осиновой золы до 110 пуд. и огромное количество дегтя. При этомъ нужно замѣтить, что третья часть Архангельской губерніи находится подъ лѣсомъ; такъ, въ вѣдомствѣ государственныхъ имуществъ сбстоитъ подъ нимъ до 30 мил. десятинъ.

www.starieknigi.info

щая о присутствіи желѣза; на 331 верстѣ отъ Устюга мы прошли устье рѣки Шилинги, замѣчательной тѣмъ, что здѣсь въ 1471 году московскія войска разбили новгородцевъ, послѣ чего вся двинская страна перешла во власть московскихъ царей, и воеводы царскіе жили въ Холмогорахъ. Близъ устья рѣки Шанги начинаются алебастровые берега; алебастровый слой, вѣроятно, тянется до устья р. Пинеги. Чѣмъ дальше подвигаешься къ сѣверу, тѣмъ рѣже по берегу встрѣчаются селенія; оба берега Двины тянутся однообразно, не отличаясь хорошими видами; кое-гдѣ высокіе берега прорѣзаны оградами и разщелинами, или видна подмытая ползущая глыба, готовая свалиться въ рѣку, что случается здѣсь не рѣдко въ разливы. Издали мнѣ показали огромную пещеру. Объ этой пещерѣ Лепехинъ говоритъ такъ: «она имѣетъ пять большихъ отверстій, которыя всѣ соединены въ пустотѣ и представляютъ огромную галерею, раздѣленную сводами; большая часть отверстій засыпана пескомъ Двины во время весенняго разлива; поэтому пещеру изслѣдовать невозможно».

Черезъ нѣсколько часовъ мы подходили къ *Орлицамъ*, которыя отстоятъ на 513 верстъ отъ Устюга. Это самое живописное мѣсто на Двинѣ; здѣсь рѣка сперта высокими и извилистыми скалами; въ этомъ мѣстѣ глубина Двины достигаетъ 147 футъ, съ тѣмъ, чтобы снова уменьшиться до сорокафутовой глубины. Во время своего путешествія я пользовался прекраснымъ атласомъ Сѣверной Двины, составленнымъ подъ руководствомъ инженеръ-штабсъ-капитана А. Василевскаго; атласъ этотъ изданъ главнымъ управленіемъ путей сообщенія въ 1861 году (*). На берегахъ Двины, Орлицы есть одно изъ немногихъ мѣстъ, которыя имѣютъ историческое значеніе. Спустя долго послѣ покоренія двинской земли новгородцами, какъ видно изъ лѣтописей, страна эта была часто тревожима разными новгородскими удальцами, которые проникали въ пустыни, захватывали земли, строили остроги и въ нихъ укрѣплялись. Такъ, напримѣръ, сынъ новгородскаго посадника Лука Варфоломѣевъ вздумалъ поискать счастья и богатства въ двинской землѣ; это было около 1342 года. Онъ собралъ множество товарищей и сподвижниковъ, изъ которыхъ большая часть были слуги новгородскихъ вельможъ. Лука, плывя внизъ по Двинѣ, дошелъ до устья р. Емцы, гдѣ успѣлъ склонить на свою сторону мѣстныхъ жителей. Лука шелъ далѣе и вездѣ пріобрѣталъ себѣ сподвижниковъ.

(*) Конечно, это только начало описной работы; еще необходимы ежегодныя повѣрки для того, чтобы изучить характеръ рѣки и заняться ея исправленіемъ.

www.starieknigi.info

Въ 30-ти верстахъ отъ Холмогоръ, вверхъ по рѣкѣ, онъ основалъ каменную крѣпость или *городокъ Орлецъ*. Утвердясь здѣсь, онъ вскорѣ сдѣлался обладателемъ всей двинской долины; недовольствуясь этимъ, Лука вздумалъ покорить и жителей береговъ Ваги. Для этого онъ послалъ туда отрядъ подъ начальствомъ сына своего Анцифера, а самъ съ *тремя стами* удальцовъ отправился грабить окрестныя мѣста; но въ этомъ набѣгѣ Лука былъ убитъ, послѣ чего и Орлецъ опустѣлъ. Въ 1396 году жители двинской земли добровольно покорились Василію III, великому князю московскому. Новгородцамъ это не понравилось, и они стали убѣждать велнкаго князя не принимать двинянъ подъ свою власть, но тотъ не послушался ихъ и послалъ туда намѣстника своего, князя Ростовскаго. Новгородъ рѣшился не уступать Москвѣ двинской земли; съ обѣихъ сторонъ собирали войска. Намѣстникъ царскій, не имѣя достаточно силъ, заперся въ Орлецѣ, который скоро осадили новгородцы, въ числѣ 3-хъ т.; послѣ тридцатидневной осады, крѣпость была взята, и москвитяне были полонены. Такимъ образомъ, двинская страна снова сдѣлалась данницею Новгорода, до окончательнаго его паденія, чтобы потомъ вмѣстѣ слиться съ Москвою. За это возмущеніе двинянъ они обложены были пенею въ 2 т. рублей и въ 3 т. лошадей.

Говорятъ, что развалины крѣпости еще существуютъ и теперь на лѣвомъ берегу Двины, противъ Паниловскаго погоста.

Вскорѣ мы подошли къ Холмогорамъ; за островами мы не видали города, но на правомъ берегу и на островахъ видно множество деревень; такой населенной мѣстности мы не видали съ Ускорья. Полагаютъ, что въ древности *чудь*, населяя сѣверный край, составляла сильный и торговый народъ; они торговали съ Европою и Азіею пушными товарами; ихъ столицею были Холмогоры, такъ что городъ этотъ древностью своего основанія не уступалъ Новгороду. Чудь были язычники, и главный идолъ ихъ назывался Іямала. Говорятъ, что и до сихъ поръ, на одномъ изъ сосѣднихъ острововъ, сохранилась священная роща, въ которой совершались жертвоприношенія.

Въ 13 верстахъ ниже Холмогоръ Сѣверная Двина принимаетъ съ правой стороны небольшую рѣчку Вавчугу, которая заслуживаетъ того, чтобы о ней сказать нѣсколько словъ, потому что здѣсь была основана, 21 сентября 1693 года, Петромъ Великимъ, первая купеческая верфь, принадлежавшая братьямъ Баженинымъ (*).

(*) Въ XVI столѣтіи на Вавгучѣ была построена лѣсопильная мельница, принадлежавшая Ивану Попову, который владѣлъ потомственно всѣми землями, нахо-

www.starieknigi.info

При вторичномъ посѣщеніи Архангельска, въ 1694 году, царь снова посѣтилъ Вавчугу, гдѣ, осмотрѣвъ начатое Баженинымъ судостроеніе и верфи, прядильный и парусный заводы, благодарилъ хозяина и пожаловалъ ему званіе корабельнаго мастера. Права и льготы, дарованныя Баженину, ободрили его въ предпріятіяхъ и не мало содѣйствовали къ развитію купеческаго судостроенія (*). Готовыя и спущенныя на воду суда продавались приходившимъ на Вавчугу голландцамъ и датчанамъ, а на нѣкоторыхъ сами хозяева отпускали собственные товары за море. Въ 1702 году, въ присутствіи царя, здѣсь спущены были на воду, выстроенные англійскими мастерами, два фрегата: «Св. Духъ» и «Меркурій». Въ половинѣ XVIII столѣтія вавчугская верфь была перенесена въ Архангельскъ, вслѣдствіе измѣнившейся глубины рѣки; около того же времени разорились и Баженины. Такимъ образомъ, на Вавчугѣ, по прежнему, осталась только одна мельница; все остальное прошло какъ сонъ; однако вавчугская верфь имѣла важное вліяніе на здѣшнее кораблестроеніе, и на ней образовалось много искусныхъ мастеровъ.

Ночью 8-го іюля мы пришли въ Архангельскъ. Отъ пароходной пристани до города версты три; набережная хорошо вымощена; одна сторона ея застроена хорошенькими домами. Кому не извѣстно, что англичане, въ 1553 году открыли двинское устье и вслѣдъ за тѣмъ, начавъ торговлю съ Россіею, выговорили себѣ весьма много привилегій. Съ тѣхъ поръ постоянно возрасталъ и приходъ иностранныхъ судовъ, такъ что правительство признало нужнымъ основать городъ близъ устья Сѣверной Двины; вслѣдствіе чего, въ 1584 году, заложенъ былъ городъ Новые Холмогоры, вскорѣ переименованный въ Архангельскъ. Какъ единственный морской портъ Россіи, Архангельскъ быстро увеличивался; только наши купцы сдѣлались не болѣе, какъ зажиточны, потому что съ самаго начала вся торговля захвачена была иностранцами, такъ что въ

дившимися около Вавчуга, на пространствѣ *пяти сохъ*. Въ 1671 году имѣніе это перешло къ Баженину, который устроилъ тутъ прекрасный лѣсопильный заводъ, нѣкогда возбуждавшій зависть архангельскихъ спекуляторовъ, такъ что какой то иностранецъ Крафтъ хлопоталъ о томъ, чтобы этотъ заводъ оттягать себѣ, но царь Петръ и Іоаннъ Алексѣевичи утвердили за Баженинымъ право на владѣніе этимъ мѣстомъ.

(*) Въ царской грамотѣ, дарованной Баженину, дозволялось ему каждогодно вырубать до 4 тыс. деревъ, годныхъ на судостроеніе; тамъ же, между прочимъ, сказано: *«въ наши великаго государя службы мы, великій государь, выбирать и въ посылки посылать не указали; матросовъ, шхиперовъ и штурмановъ и русскихъ людей, которые похотятъ на кормахъ служить, принимать и держать имъ свободно, и отъ того корабельнаго дѣла никуда отнюдь не имать.*

www.starieknigi.info

1771 году здѣсь было семь коммерческихъ конторъ. Въ 1710 году Архангельскъ былъ сдѣланъ губернскимъ городомъ. Петръ Великій обращалъ особенное вниманіе на Архангельскъ; въ первое путешествіе свое царь собственноручно заложилъ на соломбальской верфи яхту «Св. Петръ»; при второмъ путешествіи своемъ Петръ Великій приказалъ нагрузить русскій корабль товарами и отправить его въ Голландію; тогда же заложена была частная верфь на р. Вавгучѣ; недовольствуясь этимъ, царь строилъ суда въ Соломбалѣ на казенный счетъ и отправлялъ ихъ съ товарами за-море. Открытіе балтійскихъ портовъ много повредило Архангельску; наконецъ, царскій указъ 1722 г., которымъ запрещено было ввозить товары въ Архангельскъ для отпуска заграницу, окончательно ослабилъ торговлю края. Въ 1758 году уничтожены были внутреннія пошлины, и въ 1762 году архангельскому порту предоставлены были одинаковыя права съ петербургскимъ; эти мѣры очень оживили торговлю сѣвернаго края, такъ что въ 1786 году считалось въ Архангельскѣ до 30 русскихъ купеческихъ домовъ, отправлявшихъ товары заграницу на собственныхъ судахъ. Между прочимъ, въ 1782 году основалась въ Холмогорахъ морская школа, переведенная впослѣдствіи въ Архангельскъ. Съ перемѣною обстоятельствъ, когда участіе русскихъ купцовъ во внѣшней торговлѣ мало по малу начало ослабѣвать, торговля стала переходить въ руки иностранцевъ; судостроеніе, бывшее всегда почти исключительно русскимъ, съ 1815 г. стало также видимо склоняться къ упадку и впослѣдствіи, около 1831 года, почти прекратилось, и всѣ прежнія верфи, стоявшія на Быку и на Маймаксѣ, запустѣли. Архангельскую торговлю можно раздѣлить на два разряда (*): 1) съ іюня мѣсяца по сентябрь отправляется заморскій торгъ; 2) съ сентября начинаютъ приходить промысловыя суда, которыя приходятъ съ Новой Земли, отъ Шпицбергена и съ окольныхъ морскихъ береговъ; суда эти привозятъ треску, палтусину, семгу, сало морскихъ звѣрей, звѣриныя кожи и разныя рѣдкости (**).

Утромъ 9 іюля мы отправились знакомиться съ Архангельскомъ и начали съ Соломбалы, гдѣ помѣщается адмиралтейство, военная гавань, морскія казармы и друг. зданія морскаго вѣдомства. Съ уничтоженіемъ здѣсь военнаго порта, Соломбала опустѣла и большая часть домовъ необитаема. Въ офицерской морской библіотекѣ, мы нашли новыя газеты и журналы; по стѣнамъ библіотеки распо-

(*) Въ настоящее время въ Архангельскъ ежегодно приходитъ иностранныхъ судовъ отъ 460 до 500.

(**) Напримѣръ, норвежскую губку и каменное морское деревцо.

www.starieknigi.info

ложены полумодели воен. судовъ, построенныхъ въ Архангельскѣ, и между прочимъ, модель перваго корабля «Нептунуса», построеннаго здѣсь въ 1736 г. Въ опустѣвшемъ адмиралтействѣ, перебирали лѣсъ, и нѣсколько далѣе покупатели всматривались въ казенныя вещи, назначенныя въ продажу. Въ самомъ Архангельскѣ, на главной площади, за оградою, обсаженной деревьями, и среди заглохшей травы стоитъ памятникъ Ломоносову (*); художникъ весьма неудачно представилъ поэта въ римской тогѣ, съ геніемъ у ногъ; къ тому же памятникъ малъ и стушевывается окружающими зданіями. Городской соборъ заложенъ въ 1709 г. и оконченъ въ 1765 г. Онъ богато украшенъ внутри; здѣсь, между прочимъ, хранится деревянный крестъ собственноручной работы Петра Великаго въ память избавленія его отъ бури, выдержанной имъ въ Унской губѣ близъ Пертоминскаго монастыря. Изъ собора мы пошли къ массивному каменному зданію, которое возвышается на берегу рѣки; оно имѣетъ видъ крѣпости,—это таможенный замокъ и бывшій гостиный дворъ. Зданіе это имѣло когда то шесть башень, изъ которыхъ уцѣлѣли теперь только двѣ. Полагаютъ, что планъ гостинаго двора составленъ былъ царемъ Алексѣемъ Михайловичемъ и выполненъ иностранными мастерами, присланными сюда изъ Москвы; кирпичи же для постройки были выписаны изъ Голландіи. Большая часть зданія обрушилась и была разобрана въ 1786 г. и потомъ гостиный дворъ былъ возобновленъ въ 1792 г.; въ настоящее время стѣны зданія слились въ плотную массу и мѣстами разсѣлись, или обрушились; все вмѣстѣ довольно живописно. Внутри замка помѣщается теперь таможня съ пакгаузами, архивы, винные и соляные склады и биржевой залъ.

Осматривая замокъ, мы воспользовались случаемъ взглянуть на помѣщенный здѣсь музей министерства госуд. имущ., гдѣ мы увидѣли чучелы мѣстныхъ звѣрей и птицъ; изъ послѣднихъ замѣчательна коллекція утокъ и совъ; тутъ же было собраніе различныхъ породъ мѣстныхъ деревьевъ, между которыми я, въ первый разъ, видѣлъ стволъ мозжевельника, состоявшаго изъ сотни слоевъ; поперечникъ его былъ толщиною вершковъ восьми. Здѣсь кстати замѣтить, что по наблюденіямъ Богуславскаго, сѣверная сосна въ 60 лѣтъ годна лишь на дрова; во 100 лѣтъ—даетъ вообще строевой лѣсъ, и только въ 190, 200 и 300 лѣтъ получаетъ размѣры корабельнаго дерева, годнаго въ наборъ и на мачты; изъ этого слѣдуетъ, что въ сѣверномъ краѣ нужно вырубать лѣса чрезвы-

(*) По случаю юбилейнаго торжества въ память Ломоносова, памятникъ ему приведенъ въ надлежащій видъ. *Ред*

www.starieknigi.info

чайно осмотрительно, иначе онъ лишится самаго главнаго своего богатства.

Въ этомъ же музеумѣ были собраны костюмы самоѣдовъ и другихъ инородцевъ и ихъ домашняя утварь; по стѣнамъ были развѣшаны образчики выдѣланныхъ шкуръ и другіе предметы.

10-го числа мы поѣхали за городъ на льняной буянъ; тамъ производилась браковка льна и обдѣлка его въ тюки; каждый тюкъ вѣсилъ 18 пуд.; на него прикладывалась таможенная пломба, гдѣ обозначено было имя браковщика и сортъ товара. Говорятъ, что еще не было примѣра въ ложномъ названіи товара; впрочемъ, есть преданіе, что когда то въ нѣкоторые тюки вмѣсто льна были задѣланы обрывки веревокъ; но виновный былъ найденъ и сосланъ въ Сибирь на каторжную работу, и уже съ тѣхъ поръ подобные случаи не повторялись (*). Льняной буянъ приноситъ городу ежегодно дохода около 50 т. р. Ниже его находится смоляной буянъ, съ котораго отправляется за границу, каждый годъ, около 100 т. боченковъ, восьмипудоваго вѣсу; тамъ у берега стояли въ нѣсколько рядовъ барки, нагруженныя хлѣбомъ, клѣтки, на которыхъ сплавляютъ смолу, и разные плоты, привезшіе въ Архангельскъ хлѣбъ, рогатый скотъ и проч. и проч.

Возвращаясь въ городъ, мы заѣхали въ театръ, онъ же и городской клубъ; оба зданія весьма удачно соединены въ одно, такъ что, въ случаѣ надобности, подмостки и ложи разбираются и такимъ образомъ получается большой залъ и нѣсколько комнатъ, и обратно. По дорогѣ мы прошлись по рынку, расположенному на берегу; здѣсь же у пристани толпились разныя лодки съ провизіею и съ рыбою; на рынкѣ было не мало народа. Съ любопытствомъ смотрѣлъ я на склады трески, палтусины и друг. рыбы, которая составляетъ насущную пищу и роскошь архангельцевъ. Съ рынка мы снова отправились за городъ взглянуть на заводскихъ быковъ, принадлежащихъ городу; ихъ было три; всѣ они были велики и красивы; въ особенности одинъ изъ нихъ былъ поразительно хорошъ. При этомъ нужно замѣтить, что для поддержанія знаменитой холмогорской породы ожидали привоза изъ Англіи 25 штукъ рогатаго скота лучшихъ породъ. Петръ Великій и Екатерина II особенно обращали вниманіе на улучшеніе здѣшняго ско-

(*) Къ сожалѣнію, въ настоящее время браковка льна, по крайней мѣрѣ въ балтійскихъ нашихъ портахъ, производится далеко не съ такою тщательностью; еще очень недавно, въ одной изъ нашихъ газетъ, на недобросовѣстную браковку льна указывали, какъ на причину малаго требованія льна нашего за границу.

Ред.

www.starieknigi.info

товодства; въ то время было выписано изъ Голландіи много рогатаго скота, который раздавали жителямъ безплатно. Сочная и соленая приморская трава много содѣйствовала добротѣ мѣстнаго скота. Правительство старалось также объ улучшеніи породы лошадей, для чего были выписываемы изъ Даніи заводскія лошади; но эта отрасль мало принялась въ сѣверномъ краѣ, хотя мезенскія лошади отличаются крѣпкимъ складомъ и быстрымъ бѣгомъ. Климатическія условія много способствовали къ разведенію здѣсь скотоводства: лѣто въ Архангельскѣ очень коротко—только два мѣсяца, іюнь и іюль; въ маѣ расходится рѣка, а въ сентябрѣ уже опять становится ледъ; такъ что почва, хотя и плодородна, но при дождливомъ и холодномъ лѣтѣ хлѣбъ не всегда дозрѣваетъ (*); за то здѣсь превосходныя пастбища; поэтому въ Архангельской губерніи выгодно заниматься скотоводствомъ и заграницу отправляется значительное количество солонины и топленаго масла.

Воспользовавшись хорошею погодою, мы отправились послѣ обѣда на Двинскіе острова, или *заостровье*, гдѣ обыкновенно зимуютъ барки. Эти острова, покрываемые весеннимъ разливомъ, чрезвычайно богаты растительностью; я хорошо помню лугъ, который намъ пришлось переходить на Кегостровѣ; на немъ была по-поясъ трава, перемѣшанная со множествомъ полевыхъ цвѣтовъ; на этихъ островахъ есть богатыя деревни, состоящія изъ двухэтажныхъ домовъ, меблированныхъ по городски; хотя при домахъ есть огороды, но земледѣліе здѣсь мало развито, тѣмъ болѣе, что въ лѣтнюю пору всѣ крестьяне на водѣ, или въ артеляхъ.

Въ настоящее время въ Архангельскѣ пять коммерческихъ конторъ; всѣ онѣ иностранныя; каждая контора имѣетъ въ своемъ распоряженіи по двѣ артели, изъ которыхъ одна называется *водною*, а другая *горною*. Мы зашли въ домъ артельнаго старосты и хозяйка разсказывала намъ, что ея мужъ получитъ нынѣшнее лѣто болѣе 1200 р. с. Въ той же деревнѣ мы зашли въ земледѣльческое училище, которое существуетъ около пяти лѣтъ; въ училищѣ было 25 постоянныхъ воспитанниковъ и гораздо большее число приходящихъ; хотя при заведеніи есть небольшой огородъ и парники, но оно далеко не выполняетъ названія земледѣльческаго (*).

(*) Въ Архан. губер. преимущественно сѣютъ ячмень, который нерѣдко родится самъ-15-ть; но онъ часто подвергается инеямъ и морозамъ. Для избѣжанія этого неудобства, во многихъ мѣстахъ губерніи, жнутъ его ранѣе, незрѣлый, и потомъ уже, искусственно, доводятъ до такого состоянія, что зерна дѣлаются годны на посѣвъ. Опис. Арх. губ. Пушкарева.

(*) Огородничество очень развито въ окрестностяхъ Архангельска, хотя по причинѣ сурового климата немногія овощи дозрѣваютъ здѣсь: капуста почти

www.starieknigi.info

Для сѣвернаго края, бѣднаго растительностью, было бы величайшимъ благодѣяніемъ учрежденіе агрономической фермы, гдѣ бы могли изучать мѣстную флору и, кромѣ того, акклиматизировывать полезныя растенія. Такъ напримѣръ, укажу на *сибирскій ленъ*, о которомъ упоминаетъ въ своемъ путешествіи Лепехинъ; онъ полагаетъ, что это полезное растеніе можетъ быть съ успѣхомъ разведено въ Архангельскѣ, потому что оно растетъ въ горныхъ проталинахъ въ дикомъ видѣ; а такое акклиматизированіе сибирскаго льна принесло бы огромную пользу здѣшнему краю, потому что архангельскія крестьянки изъ привознаго льна прядутъ въ большомъ количествѣ отличныя нитки и ткутъ полотна, которыя пользуются справедливою извѣстностью.

Выйдя изъ школы, мы пошли въ сосѣднюю деревню, гдѣ встрѣтились съ однимъ семействомъ, живущимъ здѣсь на дачѣ; за такую дачу платятъ отъ 20 до 25 р. въ лѣто; обыкновенно выѣзжаютъ изъ города въ началѣ іюня и возвращаются съ дачи въ концѣ августа.

Возвращаясь съ загородной прогулки, мы прошли мимо двухъ пассажирскихъ пароходовъ, дѣлавшихъ рейсы въ Соловецкій монастырь; мнѣ очень хотѣлось побывать тамъ, но, къ сожалѣнію, это потребовало бы недѣлю времени, а для меня каждый часъ былъ дорогъ.

10-е іюля было употреблено на подробное знакомство съ Соломбалою. Селеніе это раздѣлено протоками на три части. Въ соломбальскомъ адмиралтействѣ было девять элинговъ и много зданій, принадлежавшихъ морскому вѣдомству. Адмиралтейство это занимало двѣ квадратныя версты; собственно адмиралтейство протягивается по берегу Двины на 550 саж. и въ ширину до 200 саж. Военныя суда зимовали въ *Лапоминской* гавани, 25 верстъ ниже адмиралтейства. Купеческія суда останавливаются въ *гавани*, версты три ниже адмиралтейства. Заселеніе Соломбалы современно началу казенной верфи, именно около 1700 г.; здѣсь отводились мѣста чиновникамъ и рабочимъ людямъ. Противъ адмиралтейства находится Мосѣевъ островъ, на которомъ разведенъ садъ и сдѣлана бесѣдка, но гуляній тамъ не бываетъ, потому что островъ этотъ сдѣлался любимымъ жилищемъ мышей и крысъ. Каждую весну, при вскрытіи рѣки, Соломбала затопляется водою и тогда представляетъ необыкновенное зрѣлище, любимое жителями, какъ забава.

не завивается въ кочни и огурцы есть уже парниковое растеніе. Стараніями правительства введенъ въ Арх. губ. картофель въ 1811 г., который родится здѣсь самъ-четвертъ съ небольшимъ и вообще мелокъ.

www.starieknigi.info

Когда мы подъѣхали къ соломбальской *гавани*, то намъ представилась великолѣпная морская картина: 250 купеч. судовъ стояли въ рядъ, ошвартовившись у набережной; тутъ же выгружаютъ и баластъ, которымъ возвышенъ берегъ, такъ что мы могли сказать, что ходимъ по англійской и голландской землѣ. Въ Архангельскѣ существуетъ баластная контора, которая за извѣстную сумму пользуется правомъ распоряжаться баластомъ, выгружаемымъ съ судовъ. При видѣ грузовъ, отправляемыхъ изъ архангельскаго порта, нельзя не пожалѣть, что здѣсь неразвита фабричная промышленность; наприм., конечно, было бы выгоднѣе отправлять заграницу льняное масло и муку, вмѣсто льянаго сѣмени и зернового хлѣба и т. п.; когда то существовалъ въ городѣ химическій и парафиновый заводъ, но въ настоящее время онъ прекратилъ свои дѣйствія; бѣломорская компанія, существующая здѣсь съ торговою цѣлью, кажется, надѣется заняться этою отраслью промышленности; пока на р. Онегѣ есть лѣсопильный заводъ, на которомъ горбыли по недостатку сбыта сжигаются въ кострахъ для очищенія мѣста. Въ настоящее время отпускная торговля сѣвернаго края производится черезъ порты: архангельскій, онежскій и кемскій (*); черезъ два послѣдніе порта идетъ исключительно лѣсъ.

Черезъ день я долженъ былъ оставить Архангельскъ и возвратиться на пароходѣ до Сіи и оттуда на почтовыхъ до г. Вытегры. Наканунѣ отъѣзда, простившись съ новыми знакомыми, мы поднялись на верхъ городской башни, чтобы оттуда еще разъ увидать Архангельскъ, который сверху представился намъ въ полномъ величіи. На сѣверъ тянулась прямая, шестиверстная улица и за нею открывались соломбальскіе эллинги и рядъ купеческихъ судовъ. На востокъ шли поперечныя улицы съ хорошенькими домиками, за которыми разбросаны пустыри—печальные слѣды страшныхъ пожаровъ, не разъ опустошавшихъ Архангельскъ. Въ этой же сторонѣ сады и луга нѣсколько оживляли окрестность. На югъ опять продолжался городъ и за нимъ рѣка съ цвѣтущими островами. На западъ и сѣверо-западъ широко разлившаяся Двина, за

(*) Въ Кеми, портъ открытъ недавно, но, хотя отсюда можетъ идти за границу много лѣсу, порту не обѣщаютъ хорошей будощности, потому что рейдъ открытъ и мелокъ. Такъ въ 1863 г. нашелся подрядчикъ, который взялся вырубить изъ казенныхъ лѣсовъ 100 т. бревенъ, съ уплатою пошлины по 70 к. со штуки; не смотря на то, что по видимому это предпріятіе чрезвычайно выгодно, полагаютъ, что оно будетъ убыточно, потому что бревна затруднительно вывозить изъ лѣсовъ и къ тому же въ Кеми рейдъ не удобенъ для погрузки.

www.starieknigi.info

нею опять острова съ селами и куполами церквей. Пока я всматривался въ эту картину, стараясь запомнить всѣ подробности ея, изъ заострoвья потянулись тяжелыя дождевыя тучи, которыя уже заволокли большую часть неба; рѣка зарябилась отъ набѣгающихъ шквaловъ, и въ одномъ мѣстѣ нѣсколько карбазовъ подъ парусами и подъ веслами буксировали порожнюю барку; далѣе—около Соломбалы двѣ поморскія шкуны лавировали къ выходу въ море; на югѣ—за городомъ около буяновъ и на берегу, на баркахъ, суетился народъ, нагружая товары; между тѣмъ, вѣтеръ усиливался и мы принуждены были проститься съ панорамою Архангельска.

12-го іюля мы шли обратно изъ Архангельска, о которомъ у меня осталось самое пріятное воспоминаніе. Шесть дней, проведенныхъ мною въ этомъ городѣ, слились въ моихъ воспоминаніяхъ въ одинъ ясный и длинный день, въ продолженіе котораго я видѣлъ много новаго, любопытнаго, и когда мнѣ было особенно легко дышать. Прощаясь съ сѣвернымъ краемъ, гдѣ мнѣ, вѣроятно, уже не придется быть вторично, я убѣжденъ, что, не смотря на его суровый климатъ, ему предстоитъ блестящая будущность.

Леонидъ **Ухтомскій.**

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

ЗАМѢТКИ О БРАНТВАХТЕННОЙ СЛУЖБѢ

НА НЕВѢ.

Сколько намъ извѣстно, кажется, еще въ 1863 году былъ возбужденъ вопросъ: «въ какой степени необходимы брантвахты невскихъ фарватеровъ? не слѣдуетъ ли замѣнить ихъ какимъ-либо другимъ учрежденіемъ, напримѣръ морскою полиціею, и на какомъ основаніи устроить сію послѣднюю»? Незнаемъ, въ какомъ положеніи находится теперь возбужденный тогда вопросъ, но со своей стороны рѣшаемся предложить читателямъ нѣсколько свѣдѣній и замѣтокъ, которыя, можетъ быть, и принесутъ какую-нибудь пользу при разрѣшеніи задачи объ устройствѣ брантвахтъ или полиціи, на новыхъ современныхъ началахъ, и главное не увеличивая слишкомъ расходовъ казны (*). При этомъ разъ на всегда желаемъ оговориться, что знаемъ брантвахтенную службу лишь по двухгодовой опытности и о дѣйствіяхъ всѣхъ брантвахтъ судимъ по брантвахтѣ большаго невскаго фарватера, т. е. по личнымъ наблюденіямъ. Чтобы быть понятнѣе, мы сперва сообщимъ, на основаніи официальной инструкціи, обязанности брантвахтъ, а потомъ разскажемъ о ихъ дѣйствіяхъ, на основаніи всего видѣннаго нами. Разсмотрѣвъ обязанности брантвахтъ, мы увидимъ, всѣ ли онѣ необходимы и исполняютъ ли свое назначеніе?

Брантвахты назначаются: во 1-хъ, для постановки и уборки морскихъ знаковъ на фарватерахъ и для наблюденія за исправностію ихъ въ навигацію. Обязанность эта съ 1864 года передана г. завѣдывающему невскимъ промѣрнымъ катеромъ, въ помощь кото-

(*) Печатая замѣтки автора, мы совершенно согласны съ его мнѣніемъ, что онѣ могутъ принести пользу, но не можемъ оставить безъ замѣчанія одной стороны его статьи: говоря объ обязанностяхъ брантвахты, онъ какъ бы забываетъ, что большая часть ихъ можетъ быть возложена на имѣющуюся учредиться рѣчную полицію. *Ред.*

www.starieknigi.info

рому староста лоцмановъ обязанъ, хотя разъ въ недѣлю, объѣзжать всѣ фарватеры и лично удостовѣряться въ цѣлости знаковъ и въ сохраненіи ими ихъ мѣстъ. Кромѣ того, командиры казенныхъ судовъ обязаны давать знать, если бы при ихъ проходѣ въ фарватерахъ не оказалось гдѣ либо опознательнаго знака, или такозой оказался бы не на своемъ мѣстѣ. Сказанное относится до большаго фарватера, а что касается до средняго и малаго, то эти обязанности, лежащія на мѣстныхъ брантвахтахъ, легко могутъ быть переданы: по малому фарватеру—тому же завѣдывающему промѣрнымъ катеромъ, или же попеченію командира елагинскаго маяка; а по среднему фарватеру — завѣдывающему же катеромъ, для чего достаточно еженедѣльнаго осмотра его черезъ лоцманскаго старосту. Слѣдовательно для перваго пункта всѣ брантвахты не нужны.

Во 2-хъ, для охраненія фарватеровъ отъ засоренія.

Въ 3-хъ, для наблюденія за свободностію ихъ для прохода судовъ.

Въ 4-хъ, для оказанія пособія приходящимъ къ порту и отходящимъ отъ онаго судамъ.

Въ 5-хъ, для надзора за порядкомъ на коммерческихъ судахъ, стоящихъ въ Невѣ.

Теперь представляется вопросъ: кто же, съ уничтоженіемъ брантвахтъ, будетъ оказывать пособіе судамъ? кто устроитъ имъ свободный проходъ? кто найдетъ тѣхъ, которые сами себѣ засоряютъ дорогу, выбрасывая угольный нагаръ и мусоръ и разбирая барки? А мы положительно знаемъ, что брантвахты каждый годъ ловятъ такихъ молодцовъ, и если бранвахтамъ удается отыскивать только немногихъ, то виноваты въ этомъ не онѣ, а малыя средства, которыми онѣ обладаютъ. Знаемъ, что большаго труда стоитъ очищать ежегодно фарватеръ для свободнаго прохода судамъ. Конечно, съ берега никому незамѣтно, какъ разъѣзжаетъ какая нибудь лодочка, съ утра до вечера водворяя порядокъ въ стоянкѣ судовъ и отыскивая его нарушителей; но если бы спросить тѣхъ судохозяевъ которые, хотя разъ были въ Невѣ въ продолженіе послѣднихъ двухъ лѣтъ, то надѣемся, что каждый отвѣчалъ бы, что хотя онъ разъ и былъ виновенъ, конечно по незнанію, въ неправильной стоянкѣ посреди фарватера, но что не имѣетъ причины жаловаться на несвободный проходъ. Ручаемся, что не сдѣлай брантвахта два, три дня объѣзда, Богъ знаетъ въ какомъ безпорядкѣ будутъ стоять суда на фарватерахъ. Сказанное опять таки относится только до большой брантвахты; малой же, и средней почти вовсе неприходится заниматься подобными работами, по причинѣ весьма незначительнаго судоходства въ тѣхъ рукавахъ Невы, въ которыхъ онѣ по-

www.starieknigi.info

ставлены. А если неприходится имъ этого дѣлать, то полагаемъ, что брантвахты малая и средняя излишни. На возраженіе, что были же учреждены онѣ съ какою нибудь цѣлію? отвѣчаемъ, что такъ какъ мы уже сказали о главныхъ обязанностяхъ брантвахтъ обязанности то добавимъ теперь только, что всѣ прочія, легко могутъ быть возложены на другія учрежденія, о чемъ и скажемъ ниже. Учреждались брантвахты малая и средняя тогда, когда петровскій фарватеръ былъ судоходенъ, а нынче онъ обмелѣлъ и по немъ въ навигацію много-много, если пройдутъ 40 судовъ,—барки съ дровами и рыбачьи лодки. Слѣдовательно, содержать для такого малаго судоходства двѣ брантвахты, невыполняющія, по незначительности судоходства, цѣли своего назначенія — роскошь, весьма убыточная. Правда, и малой брантвахтѣ есть еще обязанность: она высылаетъ людей принимать концы для причала отъ казенныхъ пароходовъ, приходящихъ къ елагинской царской пристани. Всякій пойметъ, что и эту должность легко можетъ исполнять либо команда елагинскаго маяка, для чего стоитъ только давать раньше знать на маякъ, что наприм. въ такомъ то часу придетъ пароходъ къ пристани; либо команда парохода, который имѣетъ постоянное пребываніе у этой пристани. Наконецъ, если и это неудобно, то стоитъ только назначить двухъ матросовъ, назначить имъ довольствіе и помѣстить ихъ въ одномъ изъ казенныхъ домовъ на Елагинѣ, или на Каменномъ островѣ. За тѣмъ все что будетъ сказано ниже будетъ уже относиться исключительно къ брантвахтѣ большаго невскаго фарватера.

Для охраненія фарватеровъ отъ засоренія, брантвахта наблюдаетъ, *во первыхъ*, «чтобы на нихъ не было выбрасываемо баласта, мусора, угольнаго нагара или золы». Мы говорили, что брантвахта ловила людей, засоряющихъ фарватеръ, и взыскивала съ нихъ денежные штрафы. Сумма этихъ взысканій незначительна, но чрезъ наложеніе взысканія оказывается та польза, что, во 1-хъ, между судоходами уже распространялось понятіе о вредѣ засорять фарватеръ и во 2-хъ, что взысканіе, хотя и въ маломъ видѣ, все таки служило огражденіемъ къ засоренію фарватера. Какъ ни мало сообщителенъ нашъ мужичекъ, а потерпѣвъ несчастіе (такъ они называютъ случаи взысканія), охотно сообщаетъ о немъ другому, поясняя за что наказалъ его Богъ. Достойно замѣчанія, что всѣ, съ которыхъ когда либо приходилось брантвахтѣ взыскивать штрафы, отзываются незнаніемъ того, что нельзя, напримѣръ, бросать мусоръ въ воду и т. д., прикидываются непонимающими, когда имъ ясно объясняютъ дѣлаемый вредъ, и только возражаютъ, что «вѣрно за грѣхи

www.starieknigi.info

Господь посылаетъ имъ наказаніе», или «вѣрно такъ угодно Богу». Къ этому надо съ сожалѣніемъ прибавить, что и нѣкоторыя суда, которыя имѣютъ пребываніе у англійской набережной и ниже, недостаточно сочувствуютъ важности заботъ о томъ, чтобы зола не бросалась за бортъ во время пребыванія судна въ Невѣ. Иначе чѣмъ же объяснить появленіе отмелей у этой набережной въ такомъ видѣ, что безъ прекращенія зла, много черезъ два, три года пароходамъ нельзя будетъ приставать не только къ самому граниту набережной, какъ прежде, но и на такое разстояніе какъ теперь. Имѣются еще печальные факты неисполненія нѣкоторыми лицами обязанности соблюдать чистоту фарватера. Эти лица иногда по нѣсколько разъ въ лѣто возятъ на пароходѣ топить въ морѣ недозволенные въ продажу или испортившіеся товары; вмѣсто того, чтобы исполнить это въ мѣстахъ дозволенныхъ, они топили товары на самомъ фарватерѣ, да еще гдѣ, почти у самаго маяка. Конечно, ихъ замѣтили, писали куда нужно.... но результата мы не знаемъ.

Во вторыхъ: «чтобы перегрузка баласта производилась съ надлежащей осторожностью, дабы онъ не падалъ въ воду». Пунктъ для исполненія очень и очень нелегкій. Какъ извѣстно, наши россійскія суда ходятъ больше по двое, а стоятъ всегда почти по трое рядомъ. Вы можетъ быть думаете, что такая тройка стоитъ спокойно, въ ожиданіи попутнаго вѣтра или приказанія хозяина, доставить туда-то грузъ. На повѣрку же выходитъ другое: лѣтомъ работать при солнцѣ очень жарко и мужички днемъ спятъ; но пришла ночь и закипѣла работа—перегрузка баласта съ средняго судна на крайнія, или на оборотъ (баласта, состоящаго примѣрно изъ земли или щебня), разумѣется не только безъ надлежащей осторожности, но съ умышленною неосмотрительностію. Производится это большею частію въ августѣ, когда ночи уже относительно темнѣе. Да и не одна темнота препятствуетъ ловить этихъ господъ, но и способъ перегрузки, заключающійся въ бросаніи земли или мусора изъ барки въ барку на лопатѣ. При извѣстномъ разстояніи съ брантвахты не видно, куда летитъ баластъ съ лопаты, а объѣзду на шлюпкахъ также трудно замѣтить это, потому что на судахъ, производящихъ таковую перегрузку ночью, есть сигнальщики, которые, завидѣвъ шлюпку, а тѣмъ болѣе казенную, сейчасъ же прекращаютъ работу. Надо здѣсь сообщить еще объ одномъ родѣ судоходства на Невѣ, отъ котораго не только наша рѣка засоряется, но современемъ обѣщаетъ издавать такіе же міазмы, какъ и ея сестра Темза. Въ ночное время вывозится изъ города ему вовсе ненужный продуктъ, съ тѣмъ запахомъ, съ которымъ ждановская

www.starieknigi.info

жидкость ведетъ непримиримую вражду. Вывозится онъ на особаго рода судахъ, выстроенныхъ такъ искусно, что во время пути жидкія части продукта выливаются сами собою съ судна въ Неву, а на мѣсто назначенія привозится только эссенція. Но кажется, по этому пункту, какъ весьма трудному по исполненію, брандвахта не имѣла успѣха, не смотря на стараніе поймать виновныхъ.

Въ третьихъ: «чтобы исправленіе случающихся на судахъ поврежденій и разобраніе пришедшихъ въ негодность судовъ равномѣрно было производимо съ установленными предосторожностями и въ мѣстахъ для того назначенныхъ». Точное исполненіе этого параграфа возможно только тогда, когда разрѣшеніе чинить суда и разбирать ихъ будетъ зависѣть положительно только отъ одной брандвахты. При нынѣшнемъ же порядкѣ хотя брандвахта и наблюдаетъ за починяющимися судами, но не имѣетъ возможности положительно сказать, что мусоръ отъ починокъ не бросается въ воду, а свозится на берегъ и т. п. Напримѣръ, объѣздъ увидѣлъ судно, которое чинится. На немъ много стружекъ и осколковъ отъ рубки дерева. Немедленно судохозяину дѣлается предупрежденіе, чтобы этотъ мусоръ онъ ни подъ какимъ видомъ не смѣлъ бросать въ воду, а свезъ бы на берегъ или сжегъ (если судно имѣетъ камины и мусора немного). Сперва судохозяинъ дѣлаетъ вопросъ: «да развѣ, батюшка, нельзя въ воду снихнуть, вѣдь уплыветъ въ море?» и конечно потомъ, когда ему втолкуютъ вредъ этого поступка и законъ, воспрещающій его дѣлать, онъ какъ бы покоряется и увѣряетъ въ неотступномъ исполненіи приказанія; но лишь только плюшка отвалила, онъ первый, завидя, что съ нея судна его уже не видать, начинаетъ понемногу сбрасывать стружки, приговаривая и какъ бы обращаясь къ передатчику приказанія: «а куда прикажешь возить мусоръ, надо лошадь нанять, надо заплатить за это, а гдѣ деньги то взять?.. а вотъ какъ столкнулъ да никто не видалъ, тамъ и концы въ воду.... да и всѣжъ такъ дѣлаютъ..... Экъ выдумалъ, фонватеръ засоряю я стружками то,—одно слово полиція, не къ чему привязаться, такъ къ стружкамъ»... Случалось, что такой ораторъ попадался на дѣлѣ и при взысканіи штрафа каялся чистосердечно, «что-де за грѣхи видно Богъ послалъ наказаніе».

Впрочемъ, это еще меньшая доля зла, и если случится вамъ, проѣзжая по Невѣ, увидѣть цѣлыя кучи плавучаго мусора, то не подумайте прямо, что это съ судовъ, починяющихся отдѣльно, а положите вѣрнѣе, что или съ доковъ, стоящихъ у Чекуши, или отъ судовъ у Финляндской пристани и выше. Ясно, что когда судно

www.starieknigi.info

поднялось на докъ чиниться, то судохозяину и рабочимъ дѣлать нечего: «робята, судно то снаружи новенькое будетъ, разсуждаютъ они, окрасится, а хламу то внутри не оберешься, давайте-ка покидаемъ его вонъ». И начинается чистота, полезная для судна, но вредная для фарватера. Въ этомъ случаѣ нельзя сказать, что иностранцы лучше русскихъ. Содержатель доковъ не русской, а попался въ засореніи мусоромъ. По этому случаю было цѣлое дѣло съ полиціею, но чѣмъ кончилась переписка—не знаемъ.

У финляндской пристани почти цѣлую навигацію стоятъ чухонскія лайбы съ дровами. Дрова продадутся, но отъ укладки ихъ и отъ разгрузки остается въ лайбахъ весьма значительное количество земли, коры и осколковъ, которые навѣрное попадаютъ не на берегъ, а просто выкидываются въ море. Сдѣлать это легче, чѣмъ съ другихъ судовъ: стоятъ лайбы во множествѣ: кулисса—какъ матросы называютъ чухонцевъ—преспокойно валитъ за бортъ кору и его никто не поймаетъ, и только когда лайба отходитъ съ мѣста, трогается и мусоръ огромными кучами. Спросите чухонцевъ тутъ же, отчего въ интервалахъ между судами накопился мусоръ, они отвѣтятъ: «сферху приплыл».

Не наблюдается осторожность и пароходами, имѣющими пребываніе выше финляндской пристани. При каждомъ отправленіи и приходѣ парохода, въ немъ остается много мусора, отъ значительнаго количества перевозимаго товара: машинъ, фруктовъ и т. п., завернутыхъ въ солому. Куда дѣвается этотъ соръ—покрыто, какъ говорятъ романисты, мракомъ неизвѣстности.

Что же касается до разборки судовъ, то хотя и находятся желающіе разбирать ихъ въ Невѣ, но какъ дѣло это само по себѣ не моментальное въ сравненіи съ выбрасываніемъ мусора, то охотники всегда и попадаются. Нужно только сожалѣть, что не объявляется судопромышленникамъ о мѣстахъ, гдѣ разломка судовъ дѣйствительно дозволена. Поэтому-то лица, позволяющія себѣ разламывать суда, избавляясь отъ самаго дѣйствительнаго наказанія денежнаго штрафа, пользуются и послѣ воспрещенія темнотою или другими случаями и, нанявъ людей, если и не успѣютъ разломать всей барки, то значительную ея часть вѣрно перетащутъ на берегъ.

До сихъ поръ мы говорили о засореніи Невы и фарватеровъ лѣтомъ, теперь поговоримъ о зимѣ. Не приходилось ли вамъ когда нибудь проходить по набережной отъ исправительнаго заведенія до завода Берда? Если приходилось, то вы видѣли, если же нѣтъ то мы сообщимъ вамъ, что напротивъ этого пространства, на

www.starieknigi.info

Невѣ, зимою, сваливаютъ городскія нечистоты. Начальство, видите-ли, разрѣшило вывозить сюда чистый снѣгъ. Оно такъ и дѣлается, съ тою только разницею, что въ возахъ съ чистымъ снѣгомъ, этотъ послѣдній накладываютъ только по сторонамъ койки и сверху ея. Внутренность же набивается различнымъ мусоромъ, не исключая и содержимаго въ помойныхъ ямахъ. Тѣмъ изъ прочитавшихъ эти строки, которые скажутъ, что все сваленное на ледъ уносится на немъ же въ море, не засоряя Невы и фарватеровъ, мы обязаны объяснить неосновательность такого мнѣнія. Но прежде скажемъ, что не на одно мѣсто, указанное нами, сваливается матеріалъ, служащій къ явному обмелѣнію невскихъ водъ: 1) сюда относится пространство льда изъ подъ арокъ всѣхъ мостовъ, съ которыхъ во все время отъ закрытія до вскрытія рѣки сваливается сперва грязный снѣгъ, превращающійся зимою отъ большой ѣзды въ нѣчто, весьма сходное съ пескомъ, а потомъ и весенняя грязь; 2) пространство Мойки, Фонтанки и каналовъ, на которые блюстители чистоты на набережныхъ—дворники сметаютъ или просто сваливаютъ тротуарную пыль, песокъ, грязь и проч. Мы не скажемъ тутъ о зимнихъ проѣзжихъ дорогахъ на Невѣ и въ рукавахъ, которыя также къ концу зимы доставляютъ не мало продуктовъ для засоренія, потому что покуда не можемъ предложить что-либо къ прекращенію этого, пожалуй, неизбѣжнаго зла. Приступаемъ къ исполненію обѣщаннаго.

Весною всѣ кучи, горы изъ нечистотъ, отъ дѣйствія солнца, въ это время грѣющаго весьма значительно, начинаютъ мало по малу таять, такъ что къ днямъ, когда ѣзда и ходьба по рѣкамъ запрещается, кучъ уже не видать, онѣ совершенно расплываются. За то на льду образуются едва замерзшія лужи изъ густой грязи. Прекрасно. Трогается ледъ, сначала сплошной массою, но потомъ разламывается на милліоны льдинъ, при чемъ (кто же не видалъ этого?) одна льдина ныряетъ подъ другую, или, встрѣчая неодолимыя препятствія, въ видѣ напр. мостовыхъ устоевъ, разсыпается чуть ли не въ порошокъ. Въ обоихъ случаяхъ грязь, на льдинахъ находящаяся, положительно смывается и идетъ на дно. Рѣдко случается, что ледъ пройдетъ сплошною массою; въ большой же части случаевъ, разломавшись, онъ проходитъ частями. Отрывается откуда нибудь, ну хоть отъ набережной, льдина и плыветъ себѣ въ Кронштадтъ, куда приходитъ вовсе не такою грязною, какъ выходитъ изъ Петрограда, а совершенно чистою. Волны, во время 25 верстнаго путешествія, успѣютъ съ нее смыть всѣ нечистоты. Мы не просимъ вѣрить намъ въ этомъ случаѣ на слово, а предлагаемъ

www.starieknigi.info

желающимъ сдѣлать личныя наблюденія, хотя весною будущаго года. Стоитъ только занять постъ по набережной или у устьевъ каналовъ и, выбравъ льдину, прослѣдить какъ вода отмываетъ грязь отъ льда и какъ первая утопаетъ, а слѣдовательно и садится на дно. Не скажите тоже, что и перья, выбрасываемыя зимою у набережной противъ Финляндскихъ казармъ и у мытнаго перевоза, намокнувъ, не тонутъ.

Въ четвертыхъ: «Чтобы устройство тоней и заколовъ и постановка мережей производилась въ тѣхъ только мѣстахъ, гдѣ это разрѣшено, и чтобы по снятіи тоней, сваи и колья отъ нихъ были своевременно вынуты содержателями оныхъ». Бывая нѣсколько разъ на тоняхъ, мы любопытствовали узнать отъ содержателей ихъ—ревизуетъ ли брантвахта тони до постановки ихъ, потомъ во время сезона и, наконецъ, по окончаніи лѣта, и получили отвѣтъ, что они не знаютъ никакихъ брантвахтъ. «Да какое имъ до насъ дѣло? Я снялъ въ арендное содержаніе тоню, выхлопоталъ билетъ и знать никого не хочу». Намъ показалось страннымъ, отчего, вопреки инструкціи, брантвахта не имѣетъ наблюденія за тонями; тамъ, какъ извѣстно, бываютъ большія сборища гулякъ, а гдѣ гуляки, тутъ и недоразумѣнія; наконецъ, неужели всѣ содержатели тоней такъ свято сохраняютъ приказанія относительно устройства тоней и уборки ихъ? Узнаемъ, что брантвахта, не получая откуда слѣдуетъ извѣщеній о лицахъ, которымъ сданы тони, заколы и постановка мережей, равно и плановъ на ихъ устройство, а слѣдовательно, не имѣя данныхъ исполнять этотъ пунктъ инструкціи, ограничивается только поверхностнымъ наблюденіемъ за этими заведеніями. Кто же послѣ сказаннаго поручится, что всѣ тони, заколы и мережи ставятся на мѣстахъ дозволенныхъ, а не захватываютъ мѣстъ недозволенныхъ, или что всѣ они вынимаютъ дочиста свои колья и сваи, а не дѣлаютъ нѣкоторыя мѣста опасными для судоходства. А между тѣмъ кто бывалъ на тоняхъ, тотъ вѣроятно видѣлъ, что проживающая на нихъ артель рыбаковъ, занимаясь рыбными промыслами, не оставляетъ и домашнихъ занятій. При послѣднихъ же всегда есть мусоръ, который неоспоримо бросается въ воду, а слѣдовательно представляетъ и предметъ для наблюденія. Мнѣніе, что тони, невода и мережи не только не засоряютъ фарватеръ, а напротивъ чистятъ его, было бы основательно только тогда, когда занимающіеся рыбнымъ промысломъ свозили бы на берегъ все, что придется поймать, а не кидали бы ненужнаго за свой отведенный участокъ, какъ это постоянно дѣлается.

www.starieknigi.info

Въ пятыхъ: «Чтобы передъ закрытіемъ навигаціи суда не медлили проходомъ черезъ вѣхи, дабы неостаться тамъ на зимовку.» Если не ошибаемся, эта статья служитъ къ пользѣ тѣхъ же судовъ, которыя почему-либо медлятъ проходить вѣхи. Чтобы оцѣнить весь трудъ исполненія брантвахтою этого пункта, надо видѣть, какъ въ глубокую осень, хотя и не часто, при холодной бурной погодѣ, волненіи и т. п., отправляется катеръ въ вѣхи на помощь къ судну, или для того, чтобы поторопить судохозяина уходомъ. Не легче ли дѣлать это паровому барказу, который легко бы подавалъ необходимую помощь судамъ, не подвергая гребцовъ и посланнаго съ порученіемъ тяжкому и не безвредному, для здоровья, труду?

Въ шестыхъ: «Чтобы своевременно дѣлались объявленія о затонувшихъ судахъ, погибшемъ грузѣ и утерянныхъ предметахъ, и принимались мѣры къ отысканію и поднятію оныхъ.» Къ нашему сожалѣнію, мы ничего не можемъ сказать о дѣйствіяхъ брантвахтъ по этому предмету; знаемъ только, что по полученіи извѣстій о несчастіяхъ, означенныхъ въ этомъ пунктѣ, немедленно дѣлается куда слѣдуетъ денесеніе, и въ случаяхъ, когда средства судна, потерявшаго какую либо вещь, недостаточны къ поднятію оной, брантвахта обозначаетъ мѣсто нахожденія потонувшихъ предметовъ буемъ или вѣхою.

Въ седьмыхъ: «Для предоставленія судамъ безпрепятственнаго прохода по фарватерамъ, брантвахта: а) выставляетъ черную квадратную доску, и показываетъ на оной глубину воды на барѣ; б) наблюдаетъ, чтобы не проходили въ вѣхи такія непалубныя суда, которыя по нагрузкѣ имѣютъ высоту борта отъ воды менѣе 8-ми вершковъ (11 дюймовъ).» Этотъ параграфъ свидѣтельствуетъ лучше всего о необходимости имѣть постоянную станцію на настоящемъ мѣстѣ пребыванія брантвахты, или неподалеку. Все равно, будетъ-ли, какъ теперь, подъ брантвахтеннымъ постомъ судно, или выстроится что либо подобное на берегу, только именно при исходѣ Невы въ заливъ, если можно такъ выразиться, нужно имѣть постоянную станцію. При помѣщеніи же ея, согласно съ проэктомъ г. Куницкаго, на срединѣ Невы, у домика Петра I-го, цѣль разбираемаго параграфа достигнута не будетъ. Не всѣ суда поднимаются выше биржи, а большее число ихъ не доходитъ и до биржи, слѣдовательно, если имъ потребуется узнать количество воды на барѣ, онѣ или должны ѣздить къ домику, что весьма нелегко и нескоро, или же дѣлать промѣръ сами, что не дозволено закономъ. Слѣдовательно, поневолѣ надо тратить довольно времени

www.starieknigi.info

на лишнюю ѣзду къ станціи г. Кунцкаго, за что, думаемъ, не слишкомъ то будутъ благодарны иностранцы, привыкшіе къ удобству и нелюбящіе тратить время по пустому. Ежели же по уничтоженіи бранвахтъ, для этой цѣли дѣлать особую станцію на указанномъ нами мѣстѣ, то произойдетъ лишній расходъ. Съ другой же стороны, нельзя лишить судоходовъ средствъ узнавать о возможности отходить отъ Петербурга. Нельзя также оставить суда безъ надзора въ отношеніи ихъ нагрузки. При русскомъ и нерусскомъ авось, сколько было-бы несчастныхъ случаевъ, если бы не дѣлалось предостереженій. Судно, имѣющее вышины отъ воды менѣе 8 вершковъ (что случается нерѣдко), выйдя въ вѣхи и встрѣчая, довольно часто, сильное, относительно Невы, волненіе, немилуемо подвергается опасности быть залитымъ. А можно-ли при неимѣніи постоянной станціи, на мѣстѣ нами указанномъ, слѣдить за судами, выходящими изъ Петербурга? Невозможно, потому что, имѣя станціи гдѣ бы то ни было, кромѣ мѣста нами рекомендуемаго, нельзя быть увѣреннымъ, что подлежащія предостереженію суда будутъ исполнять въ точности данный приказъ, не выходить за вѣхи. Нельзя потому, что наши судопромышленники, не понимая личной выгоды, почти всегда стараются въ подобныхъ случаяхъ обмануть. Напримѣръ, вы дѣлаете ему предостереженіе, а онъ говоритъ: «я батюшка не пойду дальше Черной рѣчки», а самъ, не видя надзора, пройдя Неву, вмѣсто того, чтобы идти лѣвѣе, кладетъ руля лѣво на бортъ, и маршъ въ вѣхи. Со станціи у домика не увидишь этого маневра. Опять понадобится для этого наблюденія имѣть станцію у истока Невы, на что, какъ и было сказано, потребуется лишній расходъ. Сколько судовъ по той же причинѣ будутъ стоять на мели, отъ того, что, сидя въ водѣ болѣе, нежели сколько оной на барѣ, не смотря на предостереженіе, будутъ продолжать слѣдовать вѣхами, не сгрузившись. Необходимое же наблюденіе только и возможно со станціи, имѣющей пребываніе у истока Невы. Правда, съ судовъ, которые, не смотря на дѣлаемыя имъ предостереженія, будутъ продолжать слѣдовать вѣхами, не сгрузившись, за ослушаніе, по постановленію на якорь, взыскивается 25 р. сер., въ пользу лоцманскихъ вдовъ и сиротъ; мѣра эта весьма хороша, но легче ли отъ того другимъ судамъ, которыя проходятъ баръ, когда на немъ сидитъ какое либо судно?

Въ восьмыхъ: «Чтобы буксирные пароходы не брали на буксиръ болѣе 3-хъ судовъ разомъ,» говорится въ инструкціи командиру бранвахты, а въ Полицейскихъ Вѣдомостяхъ публиковано, вакетъ отъ Думы, «—не болѣе 4 судовъ разомъ же». Шкипера руковод-

www.starieknigi.info

ствуются конечно распоряженіями Думы и, не смотря на отбираемыя брандвахтою подписки съ тѣхъ, которые брали буксировать не 3, 4, а даже 5 судовъ, продолжали водить 4, потому что, что въ газетахъ сказано: «можно только не болѣе 4 судовъ». Не знаемъ, отчего произошла разность въ количествѣ судовъ, которое дозволяется пароходамъ брать на буксиръ, но заявляемъ, что всегда почти пароходы водятъ по 4 судна за разъ, и хотя это, вѣроятно, не имѣло дурныхъ послѣдствій въ столкновеніи судовъ на узкомъ пространствѣ большаго фарватера, но все таки затрудняло плаваніе всѣмъ судопромышленникамъ. Намъ кажется, что, существуй денежный штрафъ и на этотъ случай, навѣрное никто бы не рѣшался водить болѣе 3 судовъ.

Въ девятыхъ: «Чтобы суда не крѣпились за бакены и не становились на якорь по срединѣ рѣки и на фарватерахъ». Если вы ѣздили, читатель, по Невѣ, или путешествовали по набережной, Николаевскому и другимъ мостамъ, то смѣло можете сказать, что суда ежедневно крѣпятся за бакены и стоятъ на фарватерѣ. Для устраненія сего брандвахта трудится много, дѣлаетъ все, что только можетъ. Границы ея власти отъ Николаевскаго моста и до маяка, но и на этомъ пространствѣ, при ея средствахъ, не всегда удается водворить требуемый порядокъ. Причины тому—нежеланіе судопромышленниковъ понимать общія выгоды порядка, и эгоистическое желаніе каждаго судохода стать тамъ, гдѣ ему вздумалось, гдѣ лучше; мы по нѣскольку разъ въ день видѣли, какъ команда брандвахты отводила къ берегу суда, стоящія на срединѣ рѣки или закрѣпившіяся за бакены, и не смотря на то, черезъ нѣсколько времени видали другія суда на тѣхъ же мѣстахъ. Чтобы достигнуть полнаго результата въ исполненіи сего параграфа, необходимы вмѣсто одной, по крайней мѣрѣ, три объѣздныя шлюпки, дѣйствующія въ одно время, но въ разныхъ мѣстахъ дистанціи, и существованіе опять таки денежнаго штрафа за несоблюденіе установленныхъ правилъ.

Въ десятыхъ: «Чтобы никто не ловилъ рыбу удочками на срединѣ рѣки и на фарватерахъ».

Въ одинадцатыхъ: «Чтобы при плаваніи казенныхъ и частныхъ судовъ вообще исполнялись правила, изложенныя въ 1 части 12 тома св. зак. гражд. 1857 г. уст. пут. сообщ. ст. 257 и 265».

Въ двѣнадцатыхъ: «Брандвахта переннмаетъ плавающія на фарватерахъ и въ рѣкѣ суда, на которыхъ не будетъ людей, бревна, доски, и отводитъ ихъ для сохраненія въ адмиралтейство. Но если до отсылки явится хозяинъ пойманнаго, то возвращаетъ ему, при

www.starieknigi.info

чемъ взыскиваетъ штрафъ на основаніи X т. св. зак. гражд. 1857 г. ч. I ст. 539 въ пользу нашедшаго.» Изъ этого слѣдуетъ, что при бдительности брантвахты ни одно судно, бревно, ванна и т. п., оторванное какимъ бы то ни было образомъ, не приплываетъ въ Кронштадтъ, не будучи незамѣченнымъ, или непойманнымъ. А мало-ли путешествуетъ вещей всѣхъ упомянутыхъ названій безъ воли своихъ владѣльцевъ? Много, довольно много. Одинъ только штрафъ вознаграждаетъ команду брантвахты за ея усиленные труды при исполненіи столь нелегкой задачи. Не находится, конечно, и претендентовъ за взысканіе штрафа. Всякому лучше получить двѣ трети пропавшей вещи, чѣмъ ничего.

Въ тринадцатыхъ: «Вообще брантвахта всѣми зависящими отъ нея средствами, оказываетъ пособіе судамъ, которыя станутъ на мель, или будутъ находиться въ опасности, прилагая стараніе къ спасенію всего, что возможно спасти, и въ особенности людей.»

Въ четырнадцатыхъ: «Въ случаѣ столкновенія судовъ, получивъ жалобу, брантвахта отбираетъ показаніе, свидѣтельствуетъ поврежденіе, составляетъ актъ о томъ и старается окончить это миролюбиво; въ противномъ случаѣ отсылаетъ иностранцевъ—къ консулу, а русскихъ—въ надлежащія присутственныя мѣста. То же самое дѣлаетъ, въ случаѣ, если между шкиперами или корабельными служителями возникнутъ обоюдныя распри и жалобы. При совершеніи на судахъ преступленія, буйствъ, своеволія, принимаетъ мѣры къ прекращенію безпорядка и, задержавъ виновныхъ, отсылаетъ въ полицію.» Читатель пожелаетъ, можетъ быть, узнать, бываютъ ли такіе случаи, или нѣтъ? Да, и очень часто. Вѣрнѣе сказать, рѣдкій день не бываютъ. Претензій, заявляемыхъ иностранцами на иностранцевъ очень мало,—они народъ практичный, рѣшаютъ дѣла сами собою и рѣдко у консула; иностранцами на русскихъ—мало; русскими на иностранцевъ—довольно, а русскими на русскихъ—больше всего. Вы, можетъ быть, полагаете, что на брантвахтѣ есть переводчикъ, или что офицеры, служащіе тамъ, знаютъ иностранные языки,—ничуть не бывало. Но оставимъ офицеровъ и посмотримъ на нижнихъ чиновъ объѣздной шлюпки, которая подъѣхала напр. къ англійскому судну, гдѣ не знаютъ положительно ни одного русскаго слова, подъѣхала для того, чтобы заявить капитену, что онъ стоитъ на срединѣ фарватера, что это воспрещено, что надо уйдти въ берегъ. Ужъ какъ они объясняются, не знаемъ, а только завѣряемъ, что, долгое или короткое время стоитъ эта шлюпка у корабля, все-таки порученіе исполнитъ—корабль съ фарватера сгонитъ.

Такъ или иначе, только наши моряки въ большей части случаевъ

www.starieknigi.info

лучше многихъ учителей заставляютъ понимать иностранцевъ русскій языкъ при службѣ или нуждѣ. А вотъ отъ тѣхъ же служащихъ на брантвахтѣ мы знаемъ, что легче разбирать нужду иностранца, незнающаго вовсе по русски, чѣмъ русскаго.... А у русскихъ какіе споры? Хозяинъ не отдалъ рабочему денегъ по уговору; безъ согласія уменьшилъ плату; насчиталъ рабочему количество забранныхъ денегъ вдвойнѣ; приколотилъ рабочаго; не даетъ разсчета и паспорта, не отпуская съ судна, а на ѣду не даетъ денегъ и т. п. Хозяева же судовъ жалуются за-частую на рабочаго, что молъ не хочетъ работать; а станутъ разбирать, оказывается—не можетъ, болѣнъ. Рабочіе сами виноваты, терпятъ отъ незнанія грамоты и недостатка честности въ нанимателяхъ; терпятъ отъ того, что не всѣ требуютъ книжку, въ коей было бы записано условіе и сроки найма, а равно и заборъ денегъ; или оттого, что забравъ деньги впередъ, попадаются въ чистую кабалу къ прежнему благодѣтелю. Не распространяясь, повторяемъ, что заявленныхъ претензій за навигацію скопляется довольно много; а сколько еще остается незаявленныхъ? Буйствъ на судахъ, какъ и на берегу, бываетъ довольно, и надо удивляться какъ мало случается несчастій: судно не домъ,—дома упадешь—разобьешся, а на суднѣ упадешь въ трюмъ—убьешься, за бортъ—и не ушибешься, такъ хуже—потонешь.

Здѣсь обязанность брантвахты тождественна съ обязанностію любой полицейской части на берегу, съ тою только разницею, что провинившихся не держатъ на брантвахтѣ два или три дня какъ въ полиціи, а немедленно отсылаютъ въ сію послѣднюю съ актомъ о произшествіи, и что полиціи, при ея средствахъ, легче водворять порядокъ, чѣмъ брандвахтѣ; для доказательства послѣдняго, возмемъ напр. слѣдующій случай: пріѣзжаетъ, офицеръ съ брантвахты по какому то дѣлу, на казенной шлюпкѣ, къ судамъ, близко стоящимъ къ берегу, требуетъ шкипера—нѣтъ дома, старшаго изъ работниковъ—тоже нѣтъ; всѣ отзываются, что молъ шкиперъ не я, шкипера нѣту, онъ на берегу. Бился, бился офицеръ и послалъ за городовымъ. Тотъ пріѣзжаетъ и будто съ собой привезъ въ карманѣ шкипера и работника, немедленно заявившихъ по спросу городоваго, что они то и есть дѣйствительно тѣ лица, которыхъ спрашивали. Спросите отчего это? Просто, городовой попугалъ, что всѣхъ заберетъ въ часть по очереди и что каждому достанется.... Мы нѣсколько разъ были свидѣтелями того нравственнаго оскорбленія, которому подвергались должностныя лица брантвахты, при

www.starieknigi.info

исполненіи своихъ служебныхъ занятій, отъ нашихъ гражданъ, въ особенности въ пьяномъ видѣ.

Въ пятнадцатыхъ: «Въ случаѣ пожара на водѣ, брантвахта немедленно приступаетъ съ имѣющимися у нея средствами къ потушенію, давая знать о семъ изустно мѣстной полиціи и капитану надъ портомъ; причемъ, если горящее судно находится у пристани, или вблизи другихъ судовъ, отводитъ въ безопасное для другихъ судовъ мѣсто, и если спасти это судно окажется невозможнымъ, затопляетъ въ сторонѣ отъ фарватера». Какъ намъ сообщили, въ навигацію 1863 и 1864 годовъ пожаровъ въ дистанціи брантвахты не было; но это, конечно, не доказываетъ, что не надо заботиться о средствахъ къ тушенію. До 1864 года брантвахта имѣла только одинъ почти негодный ручной бранспойтъ, выпрыскивающій при безпрерывномъ дѣйствіи чуть-ли не два ведра въ часъ. Особаго судна, приспособленнаго къ постановкѣ на него бранспойта и другихъ инструментовъ, нужныхъ для дѣйствія при пожарѣ, брантвахта не имѣла. Но въ 1864 году, благодаря неутомимой заботливости г. директора кораблестроительнаго департамента, былъ назначенъ особый такъ-называемый пожарный катеръ, съ весьма хорошимъ бранспойтомъ и особою командою для пожарныхъ дѣйствій. Конечно, это уже большой шагъ впередъ, но всякій изъ моряковъ пойметъ, можетъ-ли одинъ катеръ сдѣлать много полезнаго въ столь важномъ случаѣ, какъ пожаръ на водѣ?

По нашему мнѣнію, кромѣ катера, нужно имѣть непремѣнно паровое судно, на которомъ бы бранспойтъ устроенъ былъ такъ, чтобы дѣйствовалъ посредствомъ тѣхъ же паровъ. Паровое судно необходимо еще потому, что скорѣе и легче можетъ отбуксировать горящее и угрожающее другимъ судно, въ безопасное мѣсто, что очень важно. Мы сожалѣемъ, что не могли лично видѣть примѣрнаго ученія команды пожарнаго катера, чтобы судить, чего можно ожидать отъ умѣнья или неумѣнья лицъ, спеціально назначенныхъ для весьма необходимой и полезной цѣли.

Въ шестнадцатыхъ: «Если при надзорѣ за стоящими въ рѣкѣ судами брантвахта усмотритъ недозволенное употребленіе огня, то сообщаетъ таможнѣ, для надлежащаго взысканія съ виновныхъ.» Здѣсь, какъ мы слышали, успѣшно дѣйствовать трудно, потому что власть брантвахты раздѣляется съ таможнею. Гораздо лучше, если-бы взысканіе было поручено брантвахтѣ. Брантвахта взыскиваетъ штрафы: за выбрасываніе на фарватеръ мусора, угольнаго нагара или золы — 10 руб. сереб.; за выбрасываніе баласта въ первый разъ — 100 руб.; за выгрузку баласта безъ надлежащей осторож-

www.starieknigi.info

ности, такъ чтобы онъ непадалъ въ воду—20 р. с.; за самовольную выгрузку баласта ночью—100 р. с.; съ судовъ, которыя, сидя въ водѣ болѣе нежели сколько ея на барѣ, будутъ слѣдовать вѣхами неотгрузившись—25 руб.; съ пароходовъ, которые, буксируя въ вѣхахъ суда, неимѣющія лоцмановъ, поставятъ ихъ на мель на барѣ—25 р. с.; во всѣхъ случахъ, когда употребляется въ работу команда брантвахты, по просьбѣ коммерческихъ судовъ, —3 коп. сер. на человѣка за каждый рабочій часъ.

Въ семнадцатыхъ: «Брантвахта всякое взысканіе съ корабельщиковъ производитъ безотлагательно на мѣстѣ, а если кто изъ нихъ не будетъ имѣть денегъ, съ того беретъ росписку, съ обозначеніемъ за что взыскивается штрафъ, а росписки тѣ отсылаетъ для взысканія по нимъ денегъ, съ русскихъ—въ полицію, съ иностранцевъ—къ національнымъ консуламъ». Набрать въ типографіи эти строки потребно пятнадцать минутъ, а чтобы исполнить напечатанное требуется, какъ мы слышали, иногда 15 недѣль; причина та, что почти всѣ, съ которыми приходится дѣлать безотлагательный разсчетъ, не имѣютъ у себя денегъ. И ничего тутъ не подѣлаешь: обыскивать невозможно,—по неволѣ берутъ росписку и препровождаютъ ко взысканію. Конечно, если она адресуется къ консуламъ, то успѣхъ скоръ, но если въ полицію, то напротивъ. А отчего? Оттого, что и полиція въ этомъ случаѣ владѣетъ небольшими средствами, чтобы заставить заплатить штрафъ. Главнымъ руководствомъ ей служитъ продажа имущества съ публичнаго торга, если не окажется наличнаго капитала у отвѣтчика. Но согласитесь, какъ приступить къ подобной операціи при взысканіи наприм. 10 р. штрафа, когда у отвѣтчика судно, стоющее положимъ двѣсти руб., съ товаромъ на тысячу, и когда, не далѣе какъ черезъ недѣлю по доставкѣ, у судовладѣльца явится на эту операцію не 10, а 100 р. Вотъ онъ и даетъ новую росписку полиціи — представить деньги черезъ недѣлю. При этомъ всегда случается такъ, что или товаръ недоставляется въ срокъ, или еще не выгруженъ, или лицо, кому товаръ адресованъ, не выдало почему-либо причитающихся денегъ, почему и давшій росписку полиціи не можетъ исполнить своей обязанности,—и такъ проходятъ недѣли. Возбуждается переписка, а съ нею слѣдовательно и излишняя дѣятельность. Продавать же движимое имущество отвѣтчиковъ невозможно. У нихъ всегда на судахъ имущества не болѣе какъ на $1^1/_2$ руб. сереб., а въ деревнѣ неизвѣстно? Опять переписка.

Вы возразите, что брантвахта сама можетъ задержать судно при неполученіи съ корабельщика штрафныхъ денегъ, на основаніи

www.starieknigi.info

инструкціи. Да, ваша правда; но этого не дѣлается во избѣжаніе отвѣтственности. Судовладѣлецъ, въ послѣднемъ случаѣ, приноситъ жалобу, объявляя, что онъ взялся доставить грузъ на срокъ; что если его судно задержатъ, и оно почему либо погибнетъ, или съ него пропадетъ товаръ, то всю отвѣтственность слагаетъ на задержавшаго, ибо ни одного человѣка изъ своей команды не оставитъ на суднѣ въ случаѣ задержанія; что у него, наприм., судно течетъ. Спрашиваютъ у него билетъ о прочности судна—такого не имѣется; если же и есть, то оказывается выданнымъ нѣсколькими годами раньше времени задержанія. Остается выбирать одно изъ двухъ: дѣйствительно остановить судно и беречь его какъ зеницу ока, или брать росписку. И вотъ росписка взята и пересылается изъ мѣста въ мѣсто, отъ власти къ власти, въ теченіе, какъ мы уже сказали, пятнадцати недѣль и болѣе, пока не замѣнится денежными знаками.

Во время навигаціи, въ распоряженіи брантвахты состоитъ команда лоцмановъ; при чемъ ей вмѣнено въ обязанность наблюдать: a) чтобы лоцманы не дѣлали притѣсненій коммерческимъ судамъ; b) чтобы они во всякое время готовы были отправиться на исполненіе своихъ обязанностей, и исполняли бы ихъ въ точности; c) чтобы никто, не будучи лоцманомъ, не проводилъ судовъ, и виновныхъ въ томъ задерживать, отсылая въ полицію для поступленія съ ними по законамъ. Брантвахта обязана дѣлать всѣ зависящія вспомоществованія таможеннымъ и другихъ вѣдомствъ чиновникамъ, когда они обратятся, при исполненіи своей должности, за необходимостью въ ея содѣйствіи. Она задерживаетъ суда: a) на основаніи формальнаго требованія мѣстныхъ портоваго, таможеннаго и полицейскихъ начальствъ, или иностранныхъ консуловъ; b) при неполученіи съ корабельщика штрафныхъ денегъ, или за неуплатою росписки; c) когда получитъ извѣщеніе о какомъ либо важномъ преступленіи корабельщика или его команды. Она ведетъ шканечный журналъ, отмѣчая въ немъ свѣдѣнія о глубинѣ воды на барѣ, о состояніи погоды, о направленіи, силѣ и перемѣнѣ вѣтровъ и о всѣхъ происшествіяхъ.

Можно ли, прочтя со вниманіемъ эти обязанности брантвахтъ, согласиться съ необходимостью уничтоженія большой невской брантвахты? Можно ли для пользы судоходства и развитія торговли, не слѣдить за тѣмъ, что вмѣнено ей въ обязанность? Если находятъ, что брантвахты не выполняютъ цѣли своего назначенія, то какая же еще ихъ цѣль? Можетъ быть, лица, служащія на брантвахтахъ, дурно исполняютъ свои обязанности? Но тутъ, чтобы

www.starieknigi.info

не судить одностороне и несправедливо, нужно принять во вниманіе слѣдующее: обладаютъ ли невскія брантвахты нужными средствами для исполненія въ точности своего назначенія? Относительно средней и малой, мы положительно знаемъ, что онѣ не могутъ похвастаться ими, а принимая во вниманіе незначительность судоходства, придемъ къ заключенію, что излишне и снабжать ихъ нужными средствами, словомъ сказать, доберемся опять до истины, что онѣ вовсе не нужны. Примѣнить же послѣднѣе заключеніе къ большой брантвахтѣ нельзя. Мы очень жалѣемъ, что не имѣемъ подъ руками журнала этой брантвахты (*), а то бы цифрами могли объяснить ея дѣятельность. По слухамъ же, сообщаемъ, наприм., что въ этомъ году она окончила до 50-ти претензій миролюбиво... 50 претензій! Предположимъ, что только половину изъ нихъ не рѣшила бы брантвахта. Эта половина должна была бы поступить въ суды, а при нашемъ письмопроизводствѣ изъ 25 претензій возникло бы 25 дѣлъ въ 200 листовъ каждое, а изъ нихъ нѣкоторымъ не миновать бы и сената. Это одно уже говоритъ о дѣятельности большой брантвахты.

Теперь посмотримъ нѣтъ ли у ней еще побочныхъ обязанностей. Военный генералъ-губернаторъ просилъ морское начальство оказывать содѣйствіе къ прекращенію воровства на Невѣ. Это поручено брантвахтѣ. Она для исполненія сего каждую ночь посылаетъ шлюпку въ объѣздъ до Николаевскаго моста съ офицеромъ или унтеръ-офицеромъ. Мы не знаемъ удалось ли ей поймать воровъ на дѣлѣ, но заявляемъ, что подозрительныхъ людей она задерживала. Посредствомъ ночнаго объѣзда, какъ береговаго патруля, брантвахта если и не могла вовсе прекратить воровства, то все же не давала смѣло разгуливать субъектамъ, извѣстнымъ подъ названіемъ: «чистодѣловъ» или «ершей». Судохозяева знаютъ, что это за люди. Прикрываясь на берегу званіемъ тряпичниковъ, эти молодцы днемъ разгуливаютъ по матушкѣ Невѣ, высматривая не лежитъ-ли что плохо, а ночью усмотрѣнное ими будетъ уже вѣрно въ ихъ рукахъ. Повѣрить этому не трудно. При полной безпечности нашихъ судохозяевъ, оставляющихъ на пяти баркахъ одного караульнаго, только лѣнивому не захочется стянуть что нибудь. Замѣчательно еще то, что обокраденные считаютъ лишнимъ объявлять куда слѣдуетъ о кражѣ, приписывая подобные случаи волѣ Божіей, а не своей оплошности.

(*) Въ Морскомъ Сборникѣ мы тоже не встрѣчали отчета о дѣйствіяхъ брантвахтъ.

www.starieknigi.info

Каждое лѣто къ брантвахтѣ прикомандировываются отъ думы два чиновника для сбора и повѣрки акциза въ пользу города съ русскихъ судовъ, за право перевозить пассажировъ и грузъ между Петербургомъ и Кронштадтомъ. Брантвахта обязана имъ содѣйствовать. Мы знаемъ, что эти лица безъ ежедневнаго содѣйствія брантвахты почти не могли бы исполнять свою довольно трудную обязанность—карать тѣхъ, которые рискуютъ плавать, не заплатя установленнаго сбора. Карають они потому, что обязаны выдавать попавшимся смѣльчакамъ акцизные знаки, взыскивая двойное количество денегъ противу тѣхъ, которые платятъ обыкновенно, когда берутъ акцизъ въ думѣ, въ установленное время. И много труловъ стоитъ иногда внушить нашимъ гражданамъ, что они платятъ вдвойнѣ за то, что не хотѣли исполнять закона—не плавать безъ акциза. Много надо имѣть терпѣнія, чтобы не обижаться, когда эти лица, почти всегда заподозрѣвая блюстителей закона въ желаніи взять взятку, торгуются въ цѣнѣ на законное количество денегъ, за акцизные знаки и свидѣтельства.

Подпоручикъ Калиновской.

www.starieknigi.info

ГРАФИЧЕСКІЙ СПОСОБЪ

СОСТАВИТЬ ЧЕРТЕЖЪ ПАРУСНОСТИ

НА ДАННОЕ ГРЕБНОЕ СУДНО.

Практическая замѣтка.

Тѣ спеціальныя знанія, изъ которыхъ въ наше время сложилась наука морскаго дѣла, такъ обильны, разнообразны и многосложны въ своемъ развитіи и примѣненіи, что не могутъ быть всецѣло усвоены одною личностью,—это извѣстно каждому. Изученіе энциклопедическое нѣкоторыхъ отраслей математическихъ наукъ, входящихъ въ кругъ дѣятельности моряка, легко доступно вообще; но оно немыслимо тамъ, гдѣ отъ теоретическаго рѣшенія ожидается результатъ положительный, руководящій. Поэтому въ большой части случаевъ, теорія и практика, идя объ руку, необходимо должны дѣйствовать въ общей тѣсной связи.

Однакожъ, при всемъ важномъ значеніи науки, сущность морскаго дѣла не чужда пробѣловъ, которые, по недостатку наблюденій, остаются и по нынѣ еще неразработанными, и это неизбѣжно преимущественно въ теоріи кораблестроенія, отъ того, какъ справедливо замѣчено, что «наружныя очертанія всѣхъ вообще судовъ, произошли не вслѣдствіе математическаго закона, но онѣ суть выводы долголѣтняго опыта, исподволь приведшаго къ суммѣ хорошихъ результатовъ, удаляясь отъ которыхъ мы рискуемъ разстроить ихъ общее согласіе» (*). И мы знаемъ, что не рѣдки случаи, когда повидимому самыя вѣрныя теоретическія заключенія на практикѣ не даютъ ожидаемыхъ выводовъ, обнаруживаются не вполнѣ самостоятельными; существуютъ и нѣкоторые необходимые для дѣ-

(*) Guide du marin, par E. M. Barhallet etc. Paris 1869 (от Prem. Pag. 1.

www.starieknigi.info

ла элементы, иногда неподдающіяся самымъ усерднымъ математическимъ вычисленіямъ, какъ напримѣръ: совершенно точное опредѣленіе центра тяжести и центра величины судна.

Рѣшеніе этой сложной задачи мы на себя не беремъ, но какъ умѣнье опредѣлить парусность на данное гребное судно чрезвычайно важно, встрѣчается часто, сопряжено съ различными хлопотами, нерѣдко губитъ даромъ цѣнный матеріалъ и время, а теорія точныхъ, общихъ правилъ для этого не даетъ; то, обходя сложныя вычисленія, мы предложимъ приблизительный, но почти вѣрный и самостоятельный способъ, составить чертежъ парусности на всякое гребное судно. Въ этомъ изложеніи, читатель, быть можетъ, заподозритъ съ нашей стороны нападки на теорію, попрекнетъ рутиной, отсталостію—и не будетъ вполнѣ правъ; потому что наше заключеніе основано на научныхъ указаніяхъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ соображено съ практическими наблюденіями, опытомъ и вытекаетъ изъ сравненія чертежей парусности многихъ испытанныхъ гребныхъ судовъ.

Мы отдаемъ наукѣ должную дань справедливости и заслуженный авторитетъ, но для точнаго усвоенія, она требуетъ времени, усидчивости, кабинетной работы, что не каждому въ мѣру, не всякому подъ силу. Напротивъ того, практически пріобрѣтенное знаніе запечатлѣвается въ нашей памяти незамѣтно, легко. Итакъ, мы рѣшаемся представить на судъ интересующихся морскимъ практическимъ дѣломъ, легкій и простой способъ, составить на данную шлюпку чертежъ парусности, удовлетворяющій вкусу каждаго и вмѣстѣ съ тѣмъ пропорціональный остойчивости избраннаго гребнаго судна, т. е. обезпечивающій плавателей, при случайныхъ порывахъ вѣтра. Не придавая особенной важности нашей замѣткѣ, мы желаемъ скорѣе вызвать ею болѣе соотвѣтствующія и точныя правила отъ свѣдущихъ спеціалистовъ и тѣмъ содѣйствовать распространенію, въ средѣ любителей, морскихъ свѣдѣній и всѣмъ доступныхъ простѣйшихъ пріемовъ.

Надобно замѣтить, что въ нашихъ адмиралтействахъ, составляя парусность на гребныя суда, преимущественно руководствуются: «штатомъ настоящаго вооруженія, изданнымъ въ 1840 г.», «чертежами гребныхъ судовъ съ ихъ парусностію», современныхъ «штату» и перепечатанныхъ въ г. Николаевѣ въ 1859 году, и нерѣдко иностранными образцами, принимая ихъ безъ контроля, цѣликомъ. Въ свое время оба означенныя руководства удовлетворяли потребности, особенно «чертежи». Ихъ разнообразная коллекція надѣляла наши Флоты шлюпками съ хорошею парусностію. Но теперь, когда во многомъ измѣнилась конструкція гребныхъ судовъ, ихъ величина

www.starieknigi.info

и отношеніе длины къ ширинѣ, «штаты» и «чертежи» оказываются мало удовлетворяющими совѣтниками и служатъ лишь нѣкоторымъ намѣкомъ на дѣло, что, конечно, не достаточно. Къ тому же «штаты», полагая границы размѣрамъ шлюпки, фигурѣ парусовъ и расположенію мачтъ, при всей своей удобности, облегчая строителя, тормозятъ развитіе искусства и парализируютъ дѣятельность науки. Исключая гребныя суда, снабжаемыя парусностію по упомянутымъ руководствамъ, строились, вооружались и продолжаютъ строиться и вооружаться шлюпки, а иногда и небольшія яхты, по системѣ и чертежамъ, заслуженнаго нашего адмирала Ив. Ив. Фонъ-Шанца; всѣ онѣ отличаются разнообразною конструкціею и за-частую носятъ паруса, формою и расположеніемъ мачтъ рѣзко отличающую ихъ отъ судовъ штатныхъ; многія изъ судовъ, этой самостоятельной постройки и вооруженія, дали въ результатѣ образцы удовлетворительные, соотвѣтствующіе цѣли. Но на чемъ основывался и какими путями почтенный адмиралъ пришелъ къ своеобразной системѣ въ вооруженіи и постройкѣ, остается неизвѣстнымъ.

И вотъ нынѣ, при быстромъ развитіи судостроительнаго искусства, вводящаго въ среду малыхъ судовъ, шлюпки совершенно новыхъ очертаній и размѣровъ, вооружающій изящно отдѣланную «новинку» затрудняется; «штаты» не помогаютъ, безмолвствуютъ, и онъ тщетно тратитъ матеріалъ и время въ передѣлкахъ и испытаніяхъ, когда, наконецъ, послѣднія дадутъ желаемый результатъ. Однакожъ, какъ ни бѣдны и мало удовлетворительны теоретическія указанія, повсемѣстно, гдѣ существуетъ не только море, но даже небольшая рѣчка, являются разнообразныя мелкія суда, съ разнохарактерною парусностію, почти всегда пригодною цѣли; конечно, такое явленіе есть слѣдствіе необходимости, насущная потребность, а иногда обусловливается единственно охотою къ путешествіямъ по водѣ и суть плоды навыка или подражанія.

Вообще принято—и это необходимо—составляя чертежъ парусности на всякую шлюпку, соблюсти два условія: первое—чтобы данное гребное судно снабдить парусным двигателемъ, обезпечивающимъ наибольшую скорость; но сдѣлать это такъ, чтобы неумѣренною величиною площади парусовъ, не поставить шлюпку въ опасное положеніе при неожиданно-скрѣпчавшемъ вѣтрѣ, а также очень ограниченною парусностію—не лишить гребное судно той скорости, которую оно могло бы имѣть при извѣстной силѣ вѣтра.

Второе условіе требуетъ соразмѣрнаго расположенія парусовъ, относительно длины шлюпки; чтобы она, идя по избранному курсу, какъ допускаетъ направленіе вѣтра, не уклонялась въ стороны,

www.starieknigi.info

не требовала для сохраненія желаемаго положенія держать на бортѣ руль, который, представляя своею площадью значительное сопротивленіе, уменьшаетъ скорость.

Слѣдовательно, первое условіе опредѣляетъ приличную величину парусности—нѣкоторую ограниченную площадь, т. е., употребляя техническій терминъ: чтобы кренящій моментъ былъ равенъ моменту остойчивости. Для сохраненія втораго условія, теорія и опытъ указываютъ помѣщать общій центръ парусности, нѣсколько сзади, т. е. въ кормѣ отъ прямой, вертикально проходящей черезъ центръ величины и центръ тяжести гребнаго судна, избѣгая помѣщать его впереди этой линіи, т. е. къ носу. Нѣкоторые совѣтуютъ располагать общій центръ парусности на самой вертикальной линіи, что удобнѣе для хода при полныхъ парусахъ, но несовсѣмъ безопасно при внезапномъ порывѣ вѣтра и разсѣянности правящаго рулемъ, а при зарифленныхъ парусахъ дѣлаетъ гребное судно много увальчивымъ.

Сочиняя на бумагѣ чертежъ парусности, мы постараемся уклониться отъ сложныхъ математическихъ вычисленій, не веселыхъ и не всѣмъ доступныхъ. Поэтому не будемъ назначать силу вѣтра, для которой намѣрены дѣлать паруса, что, впрочемъ, можно взять изъ таблицъ, помѣщаемыхъ въ хорошемъ учебникѣ по части кораблестроенія; также не станемъ задаваться опредѣленною величиною угла допускаемаго крена, а только примемъ въ соображеніе длину главной мачты (наибольшей), чтобы она, помѣщенная въ шлюпку, не стѣсняла въ ней сидящихъ. Ограничивъ предполагаемую работу однимъ этимъ простымъ положеніемъ, если не имѣемъ чертежа шлюпки, то составляемъ произвольный масштабъ въ англійскихъ футахъ, проводимъ на бумагѣ горизонтально прямую, равную длинѣ гребнаго судна, отъ внутренней кромки форштевня до передней кромки кормовой банки или даже до заспинной доски. На проведенной линіи отмѣчаемъ точку, соотвѣтствующую прямой, вертикально проходящей черезъ центры величины и тяжести судна, или мѣсто мидель-шпангоута, когда онъ дѣлятъ шлюпку поперекъ на двѣ совершенно равныя части. Теперь небольшое отступленіе. Длина наибольшей или главной мачты, обыкновенно опредѣляется числомъ футъ, составляющихъ двѣ съ половиною наибольшей ширины шлюпки, или мачта безъ стеньги, которую можно спускать,—не должна превышать разстоянія, заключеннаго между внутренней кромкой форштевня и послѣдней къ кормѣ гребной банки, когда желаемъ, чтобы уложенный въ шлюпку рангоутъ не стѣснялъ сидящихъ въ ней; это принято общимъ правиломъ для всѣхъ вообще

www.starieknigi.info

военныхъ гребныхъ судовъ, исключая барказовъ и большихъ 14 весельныхъ катеровъ.

Гафельные, шпрюйтовные и рейковые паруса, относительно своихъ размѣровъ, дѣлаются такъ, чтобы длины верхнихъ шкаторинъ, въ томъ же парусѣ, вычерчивать не менѣе трети и не болѣе половины противъ соотвѣтствующихъ нижнихъ. Общее протяженіе всѣхъ нижнихъ шкаторинъ зависитъ отъ внутренней длины шлюпки. При этомъ неблюдаютъ, чтобы шкоты парусовъ не тянулись очень далеко, напримѣръ, шкотовой уголъ фока не долженъ переходить за гротъ-мачту къ кормѣ болѣе одного или полутора футовъ. Послѣ этого необходимаго отступленія обращаемся къ нашему чертежу.

Надъ проведенной горизонтальной линіей, вычерчиваемъ другую, ей параллельную, въ разстояніи нѣсколько меньшемъ длины главной мачты надъ банками, напр. около двухъ или полутора футовъ, смотря по характеру парусовъ, т. е. ихъ фигурѣ, по тому, сколько потребуется мѣста, гдѣ нужно будетъ врѣзать шхивы, планки, помѣстить блоки, бугеля и т. п. Поэтому, новыя мачты всегда дѣлаютъ съ нѣкоторымъ запасомъ противъ опредѣленной имъ размѣрами шлюпки длины; обрѣзать мачты окончательно всегда будетъ не поздно, убѣдясь опытомъ, что паруса хороши и ихъ шкаторины вытянулись достаточно. Излишняя торопливость скорѣе кончитъ вооруженіе или правильнѣе оснастку начисто не должна имѣть мѣста, когда желаемъ получить парусность удобную и щегольскую въ морскомъ смыслѣ. Подчинясь единственно нетерпѣнію и торопливости, рискуемъ пожать печальные плоды, потерять напрасно время, затратить безслѣдно матеріалъ и стяжать анекдотическую извѣстность въ кругу товарищей, что, конечно, не слишкомъ заманчиво. Обращая вниманіе на эти досадныя послѣдствія торопливости, мы имѣемъ въ виду отклонить неудачи, всегда присущія для тѣхъ, кто не обладаетъ нѣкоторымъ количествомъ терпѣнія.

Положимъ, что наши паруса должны быть: стаксель, гротъ и бизань, шпрюйтовные. Точныхъ опредѣлительныхъ правилъ, для составленія парусности на гребное судно, какъ извѣстно, не существуетъ; обыкновенно руководятся: цѣлью назначенія, испытанными образцами и собственнымъ вкусомъ. Итакъ, основываясь на послѣднемъ, между двумя параллельными линіями, вычерчиваю паруса, давая имъ изящную форму, согласно наружности шлюпки; поэтому удобнѣе соображать парусность на самомъ чертежѣ гребнаго судна.

Такимъ образомъ предварительно составится парусность произвольная, какъ говорится *на глазъ*; дѣло еще неокончено, надо работу провѣрить,—оправдываетъ ли она наши предположенія, т. е.

www.starieknigi.info

пригодна-ли къ дѣлу. Рѣшеніе этого заключаетъ два условія: находится ли общій центръ парусности нашего чертежа именно тамъ, гдѣ нужно, относительно длины шлюпки, и величина площади парусовъ соотвѣтственна ли ея размѣрамъ, грузу, въ ней предполагаему, и углубленію, т. е. какъ высоко помѣстился надъ грузовой ватерлиніей общій центръ парусности?

Первое условіе рѣшается очень просто, потому что нетрудно сыскать отдѣльно центръ каждаго паруса и его площадь въ квадратныхъ футахъ, а изъ этихъ данныхъ, пропорціональнымъ путемъ, легко найдти мѣсто отстоянія общаго центра парусности отъ плоскости, вертикально проходящей черезъ крайнюю точку форштевня, и отъ грузовой ватерлиніи.

Положимъ, что общій центръ парусности, относительно длины шлюпки, оказался нѣсколько позади прямой вертикально проходящей черезъ центры величины и тяжести шлюпки, то это согласно нашему предположенію. Но если бы общій центръ парусности обнаружился впереди сказанной линіи, тогда потребовалось-бы увеличить заднюю парусность или уменьшить переднюю; и обратно, при значительномъ паденіи общаго центра парусности къ кормѣ, убавляемъ заднюю парусность или увеличиваемъ переднюю, перечерчивая до тѣхъ поръ, пока искомая точка ляжетъ тамъ, гдѣ нужно.

Теперь остается провѣрить возвышеніе общаго центра парусности надъ грузовою ватерлиніею, т. е. удаленіе точки приложенія равнодѣйствующей силы вѣтра отъ оси вращенія.

Опытъ показываетъ, что разстояніе общаго центра парусности до грузовой ватерлиніи недолжно быть болѣе половины той части мачты, которая заключена между банкою и крайнимъ предѣломъ подъема нижняго паруса. На большихъ гребныхъ судахъ, отъ 30 и до 40 Ф. длины, разстояніе общ. центра парусности отъ грузовой ватерлиніи можно допустить на $^3/_4$ сказанной величины, но тогда парусность будетъ нѣсколько рисковая.

Также (и это будетъ ближе подходить къ качествамъ гребнаго судна) можно опредѣлить разстояніе центра парусности отъ грузовой ватерлиніи по слѣдующей формулѣ: *умножаю среднюю высоту мачтъ на отстояніе центра величины гребнаго судна отъ центра его тяжести, произведеніе дѣлю на углубленіе шлюпки въ полномъ грузу, частное будетъ искомое разстояніе общаго центра парусности отъ грузовой ватерлиніи.* Но какъ въ этомъ рѣшеніи предварительно нужно знать мѣста центра тяжести и центра величины, что теоретически требуетъ сложныхъ вычисленій, недавая вполнѣ положительнаго результата, и чего для упрощенія дѣла мы желали из-

www.starieknigi.info

бѣжать, то поэтому, рѣшая нашу задачу сказанною формулою, мы разъ навсегда полагаемъ мѣсто центра тяжести шлюпки на грузовой ватерлиніи въ пересѣченіи съ проэкціею діаметральной плоскости на прямой, вертикально проходящей черезъ центры тяжести и величины, а мѣсто сего послѣдняго назначаемъ двояко: для гребныхъ судовъ острыхъ обводовъ, глубже сидящихъ, предполагаемъ его въ разстояніи отъ грузовой ватерлиніи на одну треть полнаго углубленія шлюпки; а для гребныхъ судовъ съ полными обводами, мельче сидящихъ, назначаемъ эту точку на половинѣ углубленія шлюпки.

На сколько способъ нашъ удовлетворителенъ для составленія чертежа парусности, предлагаемъ испытать его на дѣлѣ тѣмъ, кого это интересуетъ. Быть можетъ, наша замѣтка вызоветъ указанія спеціалистовъ, болѣе насъ знакомыхъ съ предметомъ, и такимъ образомъ пополнитъ пробѣлъ, и очень важный, въ теоріи кораблестроенія. И это тѣмъ болѣе необходимо, что по предлагаемой нами системѣ дѣлывали практики въ старину, а можетъ быть и теперь еще многіе ей сочувствуютъ,—незнаемъ; но съ тѣхъ поръ, когда намъ удавалось опредѣлять парусность, прошло не мало времени, «воды много утекло», и мы увѣрены, что современные успѣхи науки давно осилили рутину былаго и привели къ еще болѣе простѣйшимъ пріемамъ составлять парусность на шлюпки, вполнѣ удовлетворительную и не требующую передѣлки, когда сшитые паруса изъ мастерской перейдутъ въ распоряженіе тѣхъ, кому судьба назначила ими пользоваться.

Folliculaire.

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

ПИТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТЪ

ДЛЯ ПАРОВЫХЪ КОТЛОВЪ,

ИЗОБРѢТЕННЫЙ ПАРОДОМЪ.

Изобрѣтеніе это состоитъ въ томъ, что воду, служащую для питанія пароваго котла, вгоняютъ подъ давленіемъ, и эта вода служитъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, для охлажденія мятаго пара паровой машины и, слѣдовательно, образуетъ пустоту; при этомъ вгоненіи воды, служащей для образованія пара, проявляется сильная скорость и значительная сила. Поэтому предлагаютъ пользоваться этой силой, которая можетъ понуждать какъ вгоняемую воду, такъ и мятый паръ, ею охлажденный, проникать въ котелъ, производя такимъ образомъ новую систему питанія пароваго котла. Давленіе или сила вгоненія должна быть такая, чтобы ея моментъ былъ больше, чѣмъ моментъ пароваго давленія въ котлѣ. Такимъ образомъ видно, что это изобрѣтеніе обнимаетъ двѣ различныя идеи, которыя могутъ быть примѣнены и употреблены съ пользою вмѣстѣ или отдѣльно: во первыхъ, охлажденіе мятаго пара паровой машины, особымъ притокомъ его, произведенное вгоненіемъ воды подъ давленіемъ, и во вторыхъ, напряженіе той же самой вгоняемой воды вмѣстѣ съ охлажденнымъ паромъ въ котелъ.

Чтобы это изобрѣтеніе примѣнить къ дѣлу, предлагаютъ нагнетать воду, посредствомъ помпы или другимъ способомъ, въ крѣпкій, сомкнутый, воздушный сосудъ или пріемникъ, снабженный манометромъ, показывающимъ давленіе воды, и водомѣрными кранами. Предметъ этого изобрѣтенія состоитъ въ томъ, чтобы удостовѣриться, какъ возможно ближе, въ регулярной силѣ вгоненія посредствомъ давленія воздуха въ верхней части пріемника; но въ этомъ нѣтъ необходимости тамъ, гдѣ постоянное давленіе можетъ быть съ пользою употреблено отъ какого нибудь другаго источника.

www.starieknigi.info

Кранъ, которымъ снабженъ сосудъ или пріемникъ, служитъ, когда нужно, для выпуска воды или воздуха. Трубная вѣтвь, идущая изъ нижней части пріемника, снабжена стопорнымъ краномъ или клапаномъ, который чрезъ открываніе и запираніе сообщаетъ и прекращаетъ, по желанію, работу аппарата. Эта труба содержитъ въ себѣ или ведетъ къ конусообразной трубкѣ, которая принимаетъ вгоняемую воду, и которая можетъ быть болѣе или менѣе открыта или закрыта краномъ, дѣйствующимъ посредствомъ стержня съ винтовою нарѣзкою, проходящаго сквозь набивную коробку. Вгоненіе воды, выходящее изъ этой трубки, направлено впередъ въ сжатую ея часть; далѣе находится вмѣстилище, куда притекаетъ по особой трубѣ мятый паръ паровой машины, и гдѣ должна быть произведена пустота. Паръ, во все время вгоненія воды, будетъ притекать, охлаждаться чрезъ прикосновеніе съ ней, уноситься впередъ въ видѣ воды и всѣстѣ съ вгоняемою водой, если потребно, будетъ снабжать котелъ, или въ противномъ случаѣ будетъ уходить, особою трубою, имѣющею стопорный или простой кранъ, въ резервуаръ или танкъ; въ питательной трубѣ приспособленъ клапанъ, недопускающій водѣ выходить обратно изъ котла.

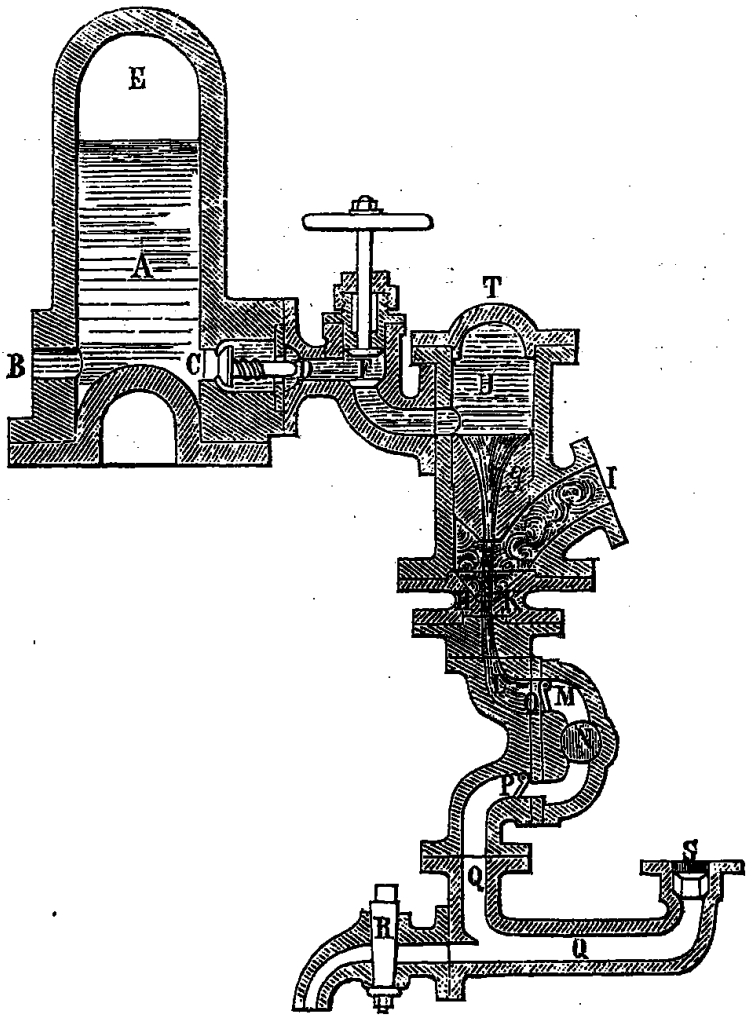
Чертежъ 1-й представляетъ вертикальное сѣченіе одного образца усовершенствованнаго аппарата. Вода нагнетается въ воздушный резервуаръ (пріемникъ) A чрезъ отверстіе B посредствомъ соразмѣрной помпы, или помощію естественнаго или искусственнаго давленія. C есть коническій одноударный клапанъ, занимающій внутреннее пространство прохода или трубы D, которая идетъ отъ внутренности пріемника. Пружина этого клапана бываетъ довольно сильная, отвращающая клапанъ отъ открыванія, пока не будетъ получено въ пріемникѣ желаемое давленіе. Воздухъ, который заключенъ и сдавленъ въ верхней части E пріемника, служитъ какъ регуляторъ.

F есть стопорный клапанъ для сообщенія и прекращенія работы аппарата. Пріемникъ долженъ быть снабженъ манометромъ, для показанія степени давленія въ немъ, и водомѣрными кранами, для указанія горизонта воды. Вода, которая протекаетъ чрезъ клапанъ C, проходитъ сквозь одну или нѣсколько трубокъ G конусообразной формы, и далѣе протекаетъ сквозь воронкообразное отверстіе H, которое должно имѣть ту же самую форму въ поперечномъ сѣченіи, какъ форма сжатой части трубки G, но нѣсколько большую. Сильное вгоненіе воды, такимъ образомъ полученное, будетъ увлекать вмѣстѣ съ нею мятый паръ паровой машины, притекающій по трубѣ I, въ воронкообразное отверстіе, гдѣ паръ будетъ тѣсно

www.starieknigi.info

смѣшиваться съ водою при проходѣ сквозь сжатое отверстіе K, которое, какъ выше сказано, незначительно больше, чѣмъ отверстіе вгоняемой трубки. Ниже отверстія K, коническая трубка L можетъ быть сообщена съ всасывающею коробкою M, имѣющею плоскій одноударный клапанъ, и форсированною сообразной величины помпою N, которая на чертежѣ 1-мъ показана въ поперечномъ сѣче-

Черт. 1.



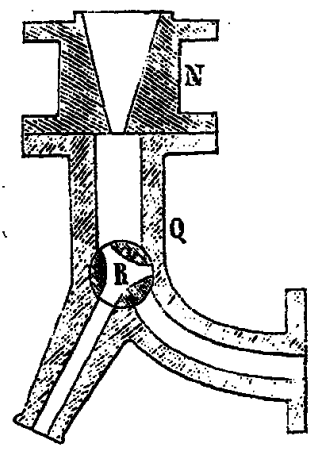
ніи. Эта помпа (вмѣстительностію больше, чѣмъ объемъ воды, въ продолженіе одного хода поршня напрягаемый помпою въ пріемникъ) будетъ производить сильное всасываніе, которое будетъ увеличивать двигательную силу вгоненія воды и, въ то же время, будетъ отвращать засариваніе, которое можетъ происходить въ воронкообразномъ отверстіи. Такимъ образомъ, при одномъ ходѣ, помпа будетъ всасывать, а при другомъ—обратномъ—понуждать воду и охлажденный паръ сквозь нижній клапанъ P и трубку Q

www.starieknigi.info

въ котелъ, или въ резервуаръ, или танкъ, приспособленный къ горизонту воды въ котлѣ. Для этой цѣли служитъ кранъ R, которымъ снабжена трубка Q, идущая отъ помпы къ котлу, и который, когда открытъ, позволяетъ водѣ и охлажденному пару выходить въ танкъ или резервуаръ. Въ этомъ случаѣ, конический одноударный клапанъ котла запертъ давленіемъ пара, и вся вода выводится помпою въ танкъ, опять поднимается нагнетательною помпою, соединенною при B, въ воздушный сосудъ, проходитъ опять сквозь аппаратъ, какъ выше описано, и направляется въ котелъ или выводится въ резервуаръ. Когда потребно снабжать котелъ, кранъ R запирается, и вгоняемая вода съ охлажденнымъ паромъ будетъ тогда стремиться въ котелъ, открывая клапанъ S. Хотя въ этомъ случаѣ показано употребленіе всасывающей помпы, но она не составляетъ важнаго значенія для работы аппарата, ибо можетъ быть замѣнена сообщеніемъ достаточной силы вгоняемой водѣ или вгоненіемъ преодолѣвать давленіе въ котлѣ, для чего излишекъ давленія въ воздушномъ сосудѣ A долженъ быть постоянно сохраняемъ.

Когда питаніе доставляется прямо котлу, то промежуточная труба Q можетъ быть употреблена подобно показанной на черт. 2,

Черт. 2.



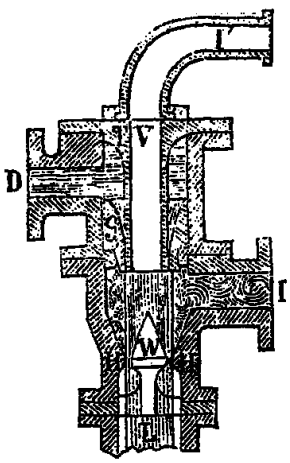
которая снабжена обыкновеннымъ краномъ и коническимъ или тройнымъ краномъ R.

Чертежъ 3 есть разсѣченный видъ незначительно измѣненнаго расположенія аппарата, построеннаго совершенно на тѣхъ же самыхъ началахъ, какъ и аппаратъ, показанный на черт. 1, но имѣющаго такое вгоненіе воды, что можно пользоваться вмѣстѣ внутри и снаружи вгоненіемъ, вводя и охлаждая мятый паръ. Сообразно съ этимъ измѣненіемъ, паръ притекаетъ одновременно чрезъ трубки I и F. Крышка T имѣетъ трубку V, находящуюся внутри вмѣ-

www.starieknigi.info

стилища, и сообщена съ трубою I; такая внутренняя трубка введена въ конусообразную трубку G, которая служитъ для вгоненія воды изъ пріемника и оканчивается при ея сжатой части, какъ показано на чертежѣ. Сквозь кольцеобразное пространство, находящееся между наружною поверхностію трубки V и внутреннею поверхностію вгоняющей трубки G, проходитъ кольцеобразная струя вгоняемой воды, понуждаемая изъ пріемника или воздушнаго сосуда сквозь трубку D. Эта кольцеобразная струя, направленная къ воронкообразному отверстію H, проходитъ между его сторонъ и на-

Черт. 3.



ружною поверхностію конуса W, ось котораго совершенно совпадаетъ съ осью вгоняющей трубки. Ниже этого конуса укрѣплена трубка L, которую можно сообщить съ всасывающею помпою, какъ выше описано и изображено на черт. 1, или она можетъ проходить прямо къ котлу безъ содѣйствія помпы. Паръ, притекающій по трубкѣ I', увлекается треніемъ своимъ о внутреннюю поверхность кольцеобразнаго вгоненія воды по наклонной плоскости конуса W до предѣла воронкообразнаго отверстія; между тѣмъ какъ паръ, который притекаетъ трубкою I, переносится во все время треніемъ о наружную поверхность кольцеобразной струи къ отверстію H; цѣлая операція совершенно подобна прежде описанной. Температура охлаждающей воды не имѣетъ большаго значенія, но было бы благоразумно не употреблять воду, имѣющую температуру выше 170° или 180° Фаренг., чтобы не было необходимости сообщать чрезмѣрной скорости вгоняемой водѣ и чрезъ это употреблять неудобную большую помпу, для снабженія воздушнаго сосу-

www.starieknigi.info

да. Очевидно, что форма аппарата можетъ быть измѣнена, и что не одна, а нѣсколько конусообразныхъ трубокъ можетъ быть приложено къ одному и тому же котлу. Точно также и охлажденіе можетъ быть употребляемо разнообразными способами, какъ это и показано выше.

Перев. Корп. Инж.-Мех. Прап. **Воронинъ.**

www.starieknigi.info

ИЗЪ ЗАПИСОКЪ

О КРУГОСВѢТНОМЪ ПЛАВАНІИ

(1861—1864 годы).

(*Продолженіе*) (*).

II

Плаваніе у береговъ Японіи, въ Амурскомъ лиманѣ и Охотскомъ морѣ.

Августа 23-го отправились мы изъ Хакодате по назначенію въ Аянъ. Въ Кастри, куда мы зашли за дровами, на рейдѣ стоялъ транспортъ «Манжуръ», пароходъ «Америка» и до 5 парусныхъ барковъ, зафрахтованныхъ съ грузомъ въ Николаевскъ. Въ Кастри нѣсколько деревянныхъ строеній, изъ нихъ двѣ бани, да одна гостиница, заведенная американцемъ (*).

Выйдя изъ де-Кастри, мы направились въ лиманъ. Фарватеръ здѣсь не очень широкъ и имѣетъ нѣсколько заводей; отсутствіе примѣтныхъ мѣстъ и сильное теченіе дѣлаетъ плаваніе, если не опаснымъ, то затруднительнымъ. Мы шли тихимъ ходомъ, съ промѣромъ со своихъ катеровъ впереди; на ночь становились на якорь. Когда черезъ три дня мы выходили изъ лимана, къ намъ пріѣхали двѣ лодки съ Сахалина съ гиляками, одѣтыми въ шкуры; они привезли отличную лососину. За 14 пуговицъ давали 3 огром-

(*) См. №№ 5 и 7 М. Сб. 1865 г.

(*) Я его видѣлъ послѣ въ С.-Франциско; онъ выѣхалъ изъ Кастри, потому что вмѣсто всякой прибыли понесъ убытокъ.

www.starieknigi.info

ныхъ лососины; мѣняли также на табакъ. Нѣсколько гиляковъ были у насъ и въ каютѣ; они такъ удивлялись, увидѣвъ себя въ зеркалѣ, что одинъ изъ нихъ началъ разговаривать съ зеркаломъ и никакъ не могъ понять, почему оно ему не отвѣчаетъ.

Деревни гиляковъ попадаются вдоль берега и похожи издали на наши деревни. Сахалинъ низменъ и покрытъ еловымъ и сосновымъ лѣсомъ. Я долго вглядывался въ однообразныя очертанія береговъ: пять собакъ, запряженныхъ гуськомъ, бѣжали по отмели, таща по водѣ бичевой шлюпку съ шестью гиляками. Гиляки некрасивы: широкій лобъ, круглое лицо, носъ прямо согнутый, узкіе глаза; мнѣ показалось, что между ними и китайцами есть много общаго въ очертаніи лица.

Охотское море встрѣтило насъ свѣжимъ вѣтромъ: цѣлый день и ночь прокачались мы подъ зарифленными марселями и, только подходя къ Аяну, развели пары... Аянъ, городокъ съ десятью домами и церковью, есть складочный пунктъ пушныхъ товаровъ Россійско-Американской компаніи. Жизнь въ Аянѣ дешевле, чѣмъ въ Николаевскѣ: пудъ мяса стоитъ 3 р. 50 к., и это считается дорого, а прежде стоилъ 2 р. 50 к.

Во время нашей стоянки передъ Аяномъ, пришелъ на рейдъ американскій китобой *Mr. Long*; господинъ этотъ три раза былъ богачемъ и три раза проигрывалъ свое состояніе въ карты. Теперь онъ натопилъ огромное количество баролей (6 пудовыхъ бочекъ) китоваго жира, на сумму 80 000 долларовъ, и все это въ продолженіе только іюля и августа, потому что въ началѣ іюня въ Охотскомъ морѣ плаваютъ еще льды. Вообще китобои появились въ Охотскомъ морѣ съ 40-ыхъ годовъ. До нынѣшней войны между сѣверными и южными штатами, ихъ приходило до 200 судовъ. Можно себѣ представить какую громадную сумму милліоновъ долларовъ они вывезли въ это время. Въ 1862 году ихъ было только 22 судна. Прежде китовъ было такъ много, что ихъ били прямо съ судна; а теперь приходится ихъ отыскивать. Вотъ какъ производится китовая ловля. Два вельбота, снабженные нужными для ловли снарядами и припасами, выѣзжаютъ на кита и бьютъ его острогами (небольшими копьецами, привязанными къ древку). Къ острогѣ привязана длинная, надежная веревка. Гарпунщикъ или офицеръ, какъ называютъ его китобойные матросы, бросаетъ острогу, которая вонзается въ кита; китъ съ невѣроятною скоростію уходитъ на глубину и при этомъ пробуетъ бросаться въ сторону; веревка отъ остроги быстро сматывается съ вьюшки, и часто вельботъ несется по морю за китомъ, съ величайшею быстротою; много

www.starieknigi.info

нужно искуства рулевому, чтобы вельботъ не опрокинулся при этомъ. Когда же китъ подохнетъ, то всплываетъ на поверхность; его прибуксировываютъ къ судну и снимаютъ жиръ острыми лопатами, поворачивая его для этого на таляхъ. Но не всѣ киты даются такъ легко: тѣ, которые извѣстны подъ именемъ *deval fish* т. е. чортова рыба, бросаются прямо на шлюпку и разбиваютъ ее въ щепу. Для такихъ китовъ у китобоевъ есть ружья съ особымъ разрывнымъ снарядомъ, который быстро убиваетъ кита. Есть еще другіе киты, которые хотя и велики, но жиру въ нихъ очень мало, такъ что ихъ нестоитъ трудиться бить. Породы китовъ узнаются по различнымъ фонтанамъ, которые они пускаютъ. Жиръ, снятый съ кита, кладется въ машинку, которая нарѣзываетъ его на мелкіе куски. Эти куски переносятся въ котлы, гдѣ жиръ и варится. Съ верху кипящаго жира образуется пѣна, которую снимаютъ, и которая, скоро отвердѣвъ, служитъ топливомъ для вытапливанія жира. Изъ котла куски идутъ подъ пресъ, подъ которымъ изъ нихъ выжимается оставшійся жиръ. Для охлажденія вытопленнаго жира, его проводятъ черезъ двѣ систерны и потомъ уже наполняютъ имъ бочки. Съ кита берется только жиръ, который бываетъ толщиной дюймовъ въ 8, да усъ. Во рту у каждаго кита сотни усовъ; набравъ въ ротъ воду съ молюсками, онъ цѣдитъ ее черезъ усы и проглатываетъ молюску.

12-го сен., въ полночь мы, снявшись съ аянскаго рейда и пошли къ Шантарскимъ островамъ, зашли въ Лебяжью бухту острова Фекистова, нарубили дровъ для машины и вырубили себѣ брамъ стеньгу. Шантарскіе острова никѣмъ необитаемы и покрыты прекраснымъ мачтовымъ лѣсомъ; но китобои, разводя на берегу костры, нетрудятся даже ихъ тушить, и такъ какъ грунтъ тамъ торфъ, то земля загорается, и лѣсу сгорѣло много. Когда мы пришли на рейдъ, тамъ стояли четыре китобоя: 2 американца, гамбуржецъ и мекленбуржецъ. Капитаны всѣхъ судовъ пріѣзжали къ намъ; на другой же день нѣмцы, держась пословицы: «береженнаго и Богъ бережетъ», съ разсвѣтомъ поставили паруса и ушли. Днемъ также ушелъ одинъ американецъ, отсалютовавъ доброй русской націи тремя выстрѣлами и приспустивъ флагъ. Лѣтомъ собирается тутъ много китобоевъ, но теперь большая часть ихъ, наполнивъ трюмъ свой русскимъ добромъ, пошли продавать его на Сандвичевы острова. Въ Охотскомъ морѣ ловили китовъ также суда русско-финляндской компаніи, но она обанкрутилась потому, что въ 8 лѣтъ суда ея наловили столько же китовъ, сколько американцы ловили въ одинъ годъ. Причину этому, по мнѣнію капитана аян-

www.starieknigi.info

скаго порта, слѣдуетъ искать въ дурныхъ капитанахъ и офицерахъ *китобойныхъ*. Въ Финлядской компаніи всѣ служащіе на судахъ были на жалованьѣ, а не на процентахъ, слѣдовательно имъ было все равно, мало ли они наловятъ китовъ или много. Кромѣ того, на каждомъ суднѣ было два капитана: одинъ судовой, а другой китобойный; понятно, что хорошій китобойный капитанъ не пойдетъ подъ начальство другаго капитана, а къ худому китобойному капитану въ свою очередь не пойдутъ хорошіе офицеры или гарпунщики, потому что на китобойныхъ судахъ всего свѣта они получаютъ не жалованье, а извѣстный процентъ съ ловли; точно также экипажъ китобоя, состоящій изъ 30 человѣкъ и набираемый на Сандвичевыхъ островахъ и въ Америкѣ, выбирая судно, на обращеніе капитана съ подчиненными не смотритъ, а хлопочетъ только, какъ бы попасть къ человѣку знающему, чтобы послѣ плаванія получить побольше долларовъ. «Не хорошо пахнетъ», сказалъ я, обращаясь къ одному американцу на китобойномъ суднѣ и указывая на жиръ. «Ничего, пахнетъ долларами», отвѣчалъ онъ мнѣ.

Изъ Лебяжьей бухты острова Феклистова, мы зашли въ Тугурскій заливъ въ бухту Мамгу. Жителей въ Мамгѣ нѣтъ, а недавно Росс.-Амер. компанія прислала туда 10 человѣкъ и хочетъ съ весною заняться ловлей китовъ. Въ бухту Мамгу, киты собираются играть на весеннемъ солнцѣ и питаться молюской тогда, когда еще Охотское море не свободно отъ льда, такъ что надо перезимовать въ Мамгѣ, чтобы поспѣть въ него на весеннюю ловлю. Изъ Мамги мы пошли къ Малому Шантару; онъ довольно возвышенъ; противъ середины бухты, горы спускаются и образуютъ лощину, которую занимаетъ болото, покрытое невысокимъ, рѣдкимъ и чахлымъ лѣсомъ. Почти весь островъ выженъ, вѣроятно китобоями.

Скоро мы пошли обратно въ Японію; погода стояла чудная, мы имѣли тихіе вѣтры и попутное теченіе. Киты шли на встрѣчу, пуская фонтаны съ шумомъ, какъ будто изъ паровой трубы. Въ Хакодате мы запаслись провизіей и углемъ и 8 октября снова вышли въ море. До 16-го числа пользовались тихимъ вѣтромъ, а въ этотъ день было очень свѣжо.

Корветъ глухо зарифился и, разведя пары, шелъ въ бейдевиндъ, лавируя противъ сильнаго вѣтра. Въ 8 часовъ утра до Нагасаки оставалось 50 миль, но къ вечеру еще издали виднѣлись высокіе берега; пришлось ночью идти по 2 узла, чтобы съ разсвѣтомъ приблизиться ко входу. За ночь вѣтеръ стихъ, волненіе уменьшилось, но темнота и непзвѣстность мѣста заставляли съ нетерпѣніемъ ждать разсвѣта.

www.starieknigi.info

Утромъ мы опредѣлились по пеленгамъ виднѣвшихся острововъ и пошли ко входу. Входъ лежитъ между островами; мѣстность необыкновенно живописна. Нельзя и сравнивать Нагасаки съ Хакодате: тутъ-то, въ Нагасаки, и есть настоящая Японія, о которой такъ много интереснаго намъ приходилось читать. Какія прекрасныя бухточки, какъ красиво смотрятъ японскіе домики, какъ-бы пріютившись между групами апельсиновъ, каку, бамбука и другой зелени; какъ зеленѣютъ горы, до самыхъ вершинъ обработанныя террасами. А вотъ, передъ самымъ входомъ на рейдъ и островъ съ горою Паленбергъ, съ которой нѣкогда топили португальскихъ миссіонеровъ.

На рейдѣ, изъ нашихъ судовъ стояли винтовый транспортъ «Сахалинъ», 5 дней тому назадъ пришедшій изъ Гамбурга. Только что мы бросили якорь, какъ множество шлюпокъ окружило корветъ, предлагая свои услуги какъ перевозчики. Я сейчасъ воспользовался одною изъ нихъ, и она привезла меня прямо въ *Дешиму*, голландскую колонію. Тамъ, не смотря на 300-лѣтнее пребываніе въ рукахъ голландцевъ, все очень однообразно, старо и непривлекательно; нельзя сравнить съ новыми европейскими кварталами, которые существуютъ такъ недавно и уже украшены хорошенькими домиками. Пройдя по *Дешимѣ*, я черезъ мостъ вошелъ въ городъ и тотчасъ же былъ окруженъ нищими. Въ Нагасаки лавокъ гораздо больше, чѣмъ въ Хокодате, лаковыя и фарфоровыя издѣлія гораздо лучше, да и жители красивѣе,—между женщинами встрѣчаются даже и очень хорошенькія.

На другой день былъ въ Инаса, деревушкѣ, лежащей противъ города; въ ней жили наши офицеры съ фрегата «Аскольдъ», когда тотъ чинился въ Нагасаки; тутъ нѣкоторые японцы даже говорятъ немного по русски. Впослѣдствіи, когда я жилъ уже на берегу, ко мнѣ пришелъ однажды *одинъ самурай*, т. е. большой чиновникъ съ двумя саблями, и просилъ меня выучить его читать и писать по русски; я согласился, мы принялись за дѣло, и черезъ двѣ недѣли онъ уже читалъ по складамъ.

Въ день нашего прихода, на рейдъ вошелъ подъ парами японскій пароходъ сацумскаго князя. Говорятъ, что у него цѣлый паровой флотъ: 2 паровыхъ корвета и нѣсколько пароходовъ. Но, купивъ пароходъ у американцевъ, японцы захотѣли сами управлять машиной и отпустили механиковъ-американцевъ; черезъ два дня пароходъ лежалъ на боку. «Что съ нимъ? спрашивали мы у японцевъ». «Испортили машину», отвѣчали они съ видомъ сожалѣнія.

Скоро пришла лодка «Моржъ» изъ Шанхая. Въ это время мы

www.starieknigi.info

жили на берегу, или на дачѣ, какъ мы называли мѣстность въ окрестности храма, и платили втроемъ 24 бу въ мѣсяцъ за три комнаты. Каждый день передъ обѣдомъ мы брали ванны. Ванна японская—особеннаго устройства большая деревянная лохань элиптической формы на подставкахъ. Ближе къ одному изъ краевъ извнутри ванны проходитъ желѣзная труба около $^1/_4$ аршина въ діаметрѣ. Сверху накладывается въ трубу горячій древесный уголь, а въ нижнемъ концѣ ея ниже дна ванны есть желѣзная рѣшетка, въ которую проходитъ воздухъ и поддерживаетъ жаръ угля, подобно какъ въ самоварной трубѣ; вода, налитая въ ванну, нагрѣвается отъ прикосновенія къ горячей трубѣ. Сверху ванны деревянная крышка. Въ 40 минутъ отъ зажженія угля, вода нагрѣта и ванна готова.

Вскорѣ намъ удалось быть на одномъ японскомъ парадномъ праздникѣ. Для насъ, почетныхъ гостей, т. е. офицеровъ, былъ приготовленъ домъ, открытый съ фасада; во всю длину дома былъ накрытъ столъ для насъ и важнѣйшихъ японскихъ чиновниковъ. Мы сидѣли за нимъ по одну сторону, лицомъ къ улицѣ. Угощеніе было роскошное, блюдъ множество, изъ напитковъ же, только саки—рисовая водка. Праздникъ былъ нѣчто въ родѣ выставки; онъ состоялъ изъ процессіи, въ которой каждая улица обязана была поставить свое представленіе. Всѣ шествія останавливались противъ нашего дома. Видѣли три театральныхъ представленія. Главное искусство актеровъ состоитъ въ томъ, чтобы какъ можно ловче ломать руки и выставлять ноги. Послѣ представленія провезли огромнаго кита, сдѣланнаго изъ дерева, но обклееннаго шелкомъ. Китъ пускалъ два фонтана, при чемъ окачивалъ съ головы до ногъ везущихъ его. За китомъ провезли дракона, во внутренности котораго сидѣло множество китайцевъ. На драконѣ же былъ устроенъ балконъ съ тономъ, на тронѣ сидѣлъ китайскій императоръ, у ногъ его три жены, а передъ ними оркестръ музыки. Наряды и украшенія изящны и богаты, шелкъ серебро и золото. Представляющіе—всѣ молоденькія дѣвочки и мальчики; между первыми очень много хорошенькихъ. Мы не могли добиться, по какому случаю давался этотъ національный праздникъ.

5-го ноября пришелъ адмиралъ на клиперѣ «Абрекъ». Эскадра наша раздѣлилась на три части: въ первой «Богатырь» и «Абрекъ» получили назначеніе идти въ Австралію; во второй клиперъ «Разбойникъ» ушелъ въ Гонъ-конгъ, чтобы соединиться съ «Посадникомъ» и «Наѣздникомъ», для возвращенія въ Россію; въ третьей —«Рында», «Новикъ», «Калевала», «Гайдамакъ» и «Моржъ» оста-

www.starieknigi.info

влены для плаванія въ здѣшнихъ водахъ. Собственно нашъ корветъ «Рында» получилъ назначеніе ходить между Хакодате и Шанхаемъ.

21-го ноября мы вышли изъ Нагасаки и скоро пришли въ Хакодате. Морозъ былъ до 6-ти градусовъ; все было покрыто снѣгомъ, и нѣкоторые, тутъ живущіе, европейцы уже ѣздили въ саняхъ. Что же касается японцевъ, то смѣшно было смотрѣть, какъ они на своихъ скамеечкахъ искусно бѣгали по снѣгу въ припрыжку. Въ домахъ у нихъ также холодно, какъ и на улицѣ, потому что печей нѣтъ и ставятся хибаши, жаровни, около которыхъ, сидя на корточкахъ, грѣется японецъ; эти то хибаши причиной тому, что въ Японіи столько слѣпыхъ: въ одномъ Іедо считается до 4000. Въ послѣднихъ числахъ декабря снѣгу здѣсь выпало столько же, сколько и въ Петербургѣ. Вообще въ декабрѣ пурги бываютъ довольно часто.

Въ Японіи недавно произошелъ переворотъ, причиной котораго, какъ намъ разсказывали, было слѣдующее. Тамъ, какъ извѣстно, два императора, духовный или микадо и свѣтскій сіогунъ или тайкунъ. На самомъ же дѣлѣ настоящій императоръ микадо, а сіогунъ — его намѣстникъ. Первый былъ противъ сближенія съ европейцами, второй доказывалъ, что при сближеніи съ европейцами бытъ Японіи улучшится и обѣщалъ это черезъ 4 года. Четыре года прошли, но положеніе Японіи нетолько не улучшилось, а пришло въ худшее состояніе. Подати увеличились—для постройки крѣпостей. Чиновничеству, вслѣдствіе дороговизны на предметы, необходимые для жизни, потребовалось больше жалованья. Всѣ недовольные подали адресъ микадо, который для личныхъ объясненій потребовалъ къ себѣ сіогуна, но сіогунъ, прежде чѣмъ явиться самому, послалъ въ ноябрѣ мѣсяцѣ десять министровъ, чтобы объяснить микадо, отчего это произошло, или подготовить его для объясненія съ нимъ; министры же, вмѣсто того, чтобы ѣхать, распороли себѣ брюхо. Неудовольствіе, по случаю смерти всѣхъ министровъ, еще болѣе увеличилось. Составилось новое министерство, и самыя важныя мѣста роздали тѣмъ изъ князей, которые ненавидятъ европейцевъ,—такъ, первымъ министромъ былъ назначенъ Тсусимскій князь, свита котораго убила англичанина въ Канагавѣ. Сіогуна также хотѣли смѣнить. Положеніе европейцевъ въ Японіи сдѣлалось до того незавиднымъ, что намъ нельзя было уйдти изъ Хакодате, гдѣ находилось наше, консульство, пока корветъ «Калевала» не пришелъ къ намъ на смѣну. Не знаю, въ какой степени вѣренъ переданный мнѣ разсказъ о самоубійствѣ министровъ, но знаю какъ очевидецъ, что съ перемѣною министерства отношенія къ европейцамъ измѣнились къ худшему.

Англичане, живущіе въ Хакодате, дѣлали ассамблеи и приглаша-

www.starieknigi.info

ли офицеровъ русскихъ судовъ. Кромѣ насъ тогда стояли на рейдѣ: транспортъ «Манчжуръ», везшій сухари и тросы на нашу эскадру, и пароходъ «Америка», шедшій мѣнять котлы въ Шанхай. Ассамблеи начинались обѣдомъ или завтракомъ и кончались всегда танцами. Офицеры нашего корвета давали маскарадъ въ залѣ англійскаго консульства, и всѣ приглашенные должны были явиться въ костюмахъ. Приглашенные были, кромѣ судовыхъ офицеровъ, всѣ европейцы, живущіе въ Хакодате. Костюмовъ много было хорошихъ: тутъ были русскіе мужики, полякъ и полька, русская дѣвушка, тощая англійская леди, китайскій мандаринъ, турка, дьяволъ, медвѣдь, коза, тигръ, олень, слонъ; были даже бутылка и штофъ, только съ руками. Вообще маскарадъ очень удался, такъ что объ немъ говорили нѣсколько дней. На этотъ маскарадъ поспѣлъ капитанъ только что пришедшаго голландскаго судна изъ Шанхая; онъ привезъ новость, что французовъ вырѣзали въ Кохинхинѣ, почему французскій адмиралъ ушелъ туда изъ Китая.

Наконецъ пришелъ корветъ «Калевала», изъ Шанхая, гдѣ все было спокойно: инсургенты были около Нанкина и слабѣе чѣмъ когда либо. Императорскія войска въ хорошемъ состояніи; поэтому февраля 1-го отправились мы въ Шанхай и 6-го вечеромъ бросили якорь на нагасакскомъ рейдѣ. Переходъ былъ необыкновенно спокойный; все время шли подъ парами. Въ Нагасаки застали на рейдѣ транспортъ «Сахалинъ», который тутъ зимовалъ, и лодку «Моржъ».

Весело было съѣхать тутъ на берегъ: послѣ пятидневнаго перехода мы прямо перенеслись изъ зимы въ весну. Въ Хакодате, когда мы его оставили, надобно было ходить въ тепломъ пальто, а здѣсь въ сюртукѣ. Рисовыя поля и деревья зеленѣли, многія даже были въ цвѣту. Есть дерево, которое по японски называется *мма*; оно покрыто было такъ густо бѣлыми цвѣтами, что казалось издали снѣжною горкой,—и при этомъ ни одного листика, а только цвѣты.

Пополнивши угольные ящики, мы снялись съ якоря; 11-го числа взяли уже лоцмана у Сѣдѣльныхъ острововъ и въ тотъ же день бросили якорь въ Усунгѣ, въ 6 миляхъ отъ Шанхая. Лоцманъ отказался съ приливомъ вести насъ дальше, потому что въ Усунгѣ стояло много судовъ. Плаваніе по устью Янце-Кіанга почти безопасно, потому что суда имѣютъ мѣсто гдѣ разойдтись; въ Усунгѣ же наоборотъ, суда стоятъ такъ тѣсно и ихъ такое множество, что нельзя почти пройдти безъ того, чтобъ не навалить на кого нибудь, или чтобъ уберечься отъ навала другаго судна.

Берега какъ Янце-Кіанга, такъ и Усунга, низмены, но воздѣланы весьма тщательно, и множество каналовъ пересѣкаетъ ихъ; зеле-

www.starieknigi.info

нѣвшій тогда рисъ придавалъ имъ веселый видъ. Городъ Шанхай раздѣляется на 2 части: китайскую, обнесенную кирпичною стѣною, чрезвычайно похожою на кремлевскую, и европейскую часть, расположенную ниже китайскаго города, ближе къ устью по набережной Усунга. Только 8 лѣтъ прошло съ основанія этой части города, а уже великолѣпные дома украшаютъ берега рѣки. Что же касается китайскаго города, то онъ представляетъ собою море грязи. Испаренія здѣсь чрезвычайно густы и вредны; мѣстами въ городѣ встрѣчаются пруды, затянутые тиною и издающіе міазмы; къ тому же, такое множество собакъ, что нельзя ходить по улицамъ безъ палки.

Европейскій городъ раздѣляется на 3 части: англійскую, французскую и американскую, представляющія сборъ разныхъ торговыхъ конторъ, отелей и магазиновъ, въ которыхъ достать все можно, но только очень дорого,—ничего почти нельзя купить менѣе доллара (1 р. 33 к.). На набережной постоянно толпится куча народа; тутъ-то видно настоящее движеніе, торговля.

Ни одинъ народъ въ мірѣ неспособенъ такъ къ торговлѣ, какъ китайцы. «Дайте имъ только ходъ, говорили намъ шанхайскіе англичане, и они заберутъ въ свои руки торговлю всего міра». Самая выгодная торговля теперь опіумомъ и солью. Оба эти продукта—контробанда. Если доставить оружіе инсургентамъ, то за него даютъ страшную цѣну: «на 3 000 дол., говорилъ мнѣ одинъ русскій тамошній житель, можно получить 70 000... Соль также очень дорога». Русскій разсказывалъ мнѣ также, что онъ водитъ по Усунгу джонки, заходящія въ деревни и покупающія товаръ по мелочамъ, шелкъ, чай, чайное дерево, рисъ и т. п. Такія джонки обыкновенно плаваютъ подъ англійскимъ флагомъ, имѣя бумаги отъ англійскаго консула. За проводку джонокъ вверхъ и внизъ по Усунгу онъ получалъ 2000 дол.; иногда ему случалось водить до 40 джонокъ вмѣстѣ. Если ему случалось встрѣтить джонку, идущую подъ англійскимъ флагомъ, то онъ съѣзжалъ и по праву европейца повѣрялъ бумаги китайца; если послѣдній поднялъ флагъ по произволу, то лоцманъ безъ всякаго суда бралъ джонки его себѣ.

Мотушка шелка стоитъ въ деревнѣ $^1/_4$ доллара, а въ Шанхаѣ она продается за $2^1/_2$ или 3 доллара; такъ что мандаринъ, отправляющій джонки, не остается безъ выгодъ. Къ тому же въ деревнѣ все покупается на каши (въ 1 долларѣ 1000 кашъ), а такъ какъ во время стоянки войскъ въ Шанхаѣ, когда потребность на доллары увеличивается и въ банкѣ за долларъ даютъ 1200 кашъ, то въ

www.starieknigi.info

это то время и мѣняетъ свои доллары мандаринъ, такъ что мотушка обходится ему еще дешевле.

На улицахъ Шанхая поражаетъ обхожденіе европейцевъ съ китайцами. Увидѣть, какъ гуляющій европеецъ бьетъ для забавы тросточкой встрѣчающихся китайцевъ — нерѣдкость; не мудрено послѣ этого, что во время прогулки такого господина китайцы разбѣгаются отъ него въ обѣ стороны, какъ отъ чумы.

Во время нашей стоянки въ Шанхаѣ, въ газетахъ мало говорили объ инсургентахъ; вскорѣ, однако, получено было извѣстіе, что они разбиты имперіалистами въ 16 миляхъ отъ Нингпо. Впрочемъ, вообще нужно сказать, что здѣсь меньше говорятъ о политикѣ, чѣмъ о долларахъ.

11-го марта, насъ, т. е. гардемаринъ съ «Рынды», размѣстили на другія суда; дѣло въ томъ, что корветъ уходилъ въ Хакодате, а оттуда въ сѣверную Америку, въ Стахинъ, для изслѣдованія рѣки, а намъ, гардемаринамъ, надо было быть лѣтомъ въ Николаевскѣ, чтобы держать экзаменъ въ мичмана. На другой день этого перемѣщенія, я въ первый разъ послѣ полутора-годоваго плаванія видѣлъ какъ уходилъ корветъ «Рында», не унося меня съ собою; тяжело разставаться съ судномъ, къ которому привыкнешь.

19-го корветъ «Калевала», на который я былъ назначенъ, ушелъ въ море. Зайдя на пути на одинъ день за углемъ въ Нагасаки, мы очень скоро добрались до Хакодате. Здѣсь офицеры и команда говѣли и исповѣдывались на корветѣ, а пріобщались на берегу въ церкви консульства. Къ заутрени свѣтлаго воскресенья вся команда стоящихъ на рейдѣ судовъ, «Калевалы», «Рынды» и «Сахалина», была свезена въ церковь; на вахтѣ на судахъ остались иновѣрцы: чухны и татары. Съ судовъ были свезены на берегъ 3 мѣдныя орудія, изъ которыхъ при первомъ пѣніи «Христосъ воскресе» произведенъ былъ салютъ; церковь во время крестнаго хода была освѣщена фалшфеерами. Въ этотъ же день, съ утра еще, къ намъ присоединился корветъ «Новикъ», только что пришедшій съ моря, послѣ плаванія съ «Гайдамакомъ» въ Филипинскомъ архипелагѣ. Черезъ нѣсколько дней корветъ нашъ оставилъ Хакодате.

12-го апрѣля мы пришли во Владивостокъ. Первое, чѣмъ встрѣтила насъ родная земля, былъ туманъ необыкновенно густой и прохватывающій насквозь сыростью; въ бухтѣ еще мѣстами лежалъ снѣгъ. Строеній во Владивостокѣ, правда непривлекательныхъ, довольно; но онѣ ужасно разбросаны, такъ что разстоянія между флотскою и солдатскою слободкою—цѣлая верста; есть также небольшая деревянная церковь. Населеніе пока состоитъ изъ 150 сол-

www.starieknigi.info

дать и 8 ссыльно-каторжныхъ женщинъ. Неподалеку расположены и жилища манзовъ, народа, очень трудолюбиваго, у котораго всегда почти можно достать быковъ, рыбы, картофеля, большихъ раковъ, которые носятъ тутъ названіе морскихъ пауковъ, и сули (мѣстной водки). Зелень тогда еще нераспускалась, и видъ бухты былъ довольно печальный; но говорятъ, лѣтомъ здѣсь бываетъ очень хорошо.

Верстахъ въ 25 отъ Владивостока охота очень богата и разнообразна: олени, дикія козы, гуси, утки, журавли. Осенью здѣсь много винограда, но изъ него никто ничего не выдѣлываетъ. Не задолго до нашего прихода во Владивостокъ, въ 15 миляхъ отъ него, горный инженеръ А....., приглашенный Г. Б....., нашелъ каменный уголь; если онъ окажется хорошимъ, то конечно выгодный сбытъ для него представляетъ не далеко лежащій Шанхай.

Вскорѣ изъ Николаевска пришелъ транспортъ «Японецъ», чему мы очень обрадовались, въ надеждѣ, что онъ снабдитъ насъ русскими журналами, которыхъ мы чуть ли не съ ухода изъ Кронштадта не видали; дѣйствительно, мы не ошиблись.

1-го мая мы снялись изъ Владивостока, имѣя на буксирѣ паровой барказъ, а 3-го барказъ былъ отдѣленъ для промѣра въ бухтѣ Славянка; корветъ же ушелъ въ заливъ Посьетъ и оттуда хотѣлъ начать съемку. Я находился на барказѣ для промѣра; жили мы на берегу, въ избѣ, которая служитъ почтовой станціей къ заливу Посьетъ. Мѣстность въ заливѣ Славянка очень разнообразна: горы, долины, рѣчки; дичи пропасть, въ особенности дикихъ козъ, гусей, утокъ, голубей и разныхъ морскихъ птицъ. Мѣстами встрѣчались фанзы (дома) манзовъ. Они побольшей части занимаются рыболовствомъ, и только нѣкоторые имѣютъ быковъ да нѣсколько куръ; живутъ грязно.

20-го мая корветъ зашелъ за нами и на буксирѣ повелъ во Владивостокъ. Здѣсь погода стояла отличная, зелень вся распустилась, цвѣли яблони, ландыши, фіалки и, вообще говоря, все зеленѣло. Воздухъ былъ необыкновенно свѣжъ и пріятенъ; бывали даже жаркіе дни, а ночью съ берега тянуло прохладой.

30-го мая пришли въ Хакодате; на рейдѣ стояли «Новикъ» и англійскій пароходъ, привезшій сюда англійскаго и французскаго консуловъ; послѣдній бѣжалъ, какъ говорили, изъ Юкагамы, убивши тамъ японца.

Вѣсти изъ Европы были неутѣшительны: и тамъ, какъ и здѣсь, ждали войны. Въ Японіи же, англичане, по случаю убійства ихъ соотечественника, требовали удовлетворенія, но получили, какъ говорили, въ отвѣтъ, что японское правительство согласно испол-

www.starieknigi.info

нить ихъ требованіе, но не раньше, какъ когда оно само будетъ въ силахъ преодолѣть противудѣйствіе удѣльныхъ князей. Вслѣдствіе этого, англичане взялись сами усмирить этихъ вассаловъ, и потому война между тѣми и другими была неизбѣжна. Европейцы уже бѣжали изъ Нагасаки, въ которомъ, говорятъ, было собрано до 80 000 княжескихъ войскъ. Даже въ 5 миляхъ отъ Хакодате, у вулкана, стоялъ 3000 японскій отрядъ. Японское правительство между тѣмъ издавало прокламаціи, одна другой противорѣчившія: такъ, въ одной, говорилось, что «всѣ трактаты съ европейцами нарушены»; въ другой—«что русскихъ трогать не слѣдуетъ, потому что они остаются друзьями Японіи»; въ третьей—«что всѣхъ европейцевъ слѣдуетъ оставить въ покоѣ».

Губернаторъ увѣдомилъ нашего консула, что въ городѣ явилась шайка разбойниковъ, пришедшая изъ середины Японіи, такъ что онъ за безопасность консула не отвѣчаетъ. Поэтому пришлось въ консульствѣ содержать караулъ при офицерѣ съ судовъ нашихъ, стоящихъ на рейдѣ.

Наконецъ пришелъ въ Хакодате на «Гайдамакѣ» адмиралъ нашей эскадры, и вскорѣ суда перешли въ заливъ Ольгу, гдѣ мы, гардемарины, были переведены на «Гайдамакъ» для слѣдованія въ Николаевскъ. На переходѣ туда гардемарины были назначены управлять фокъ-мачтой, т. е. сами ставили фоковые паруса и убирали ихъ. Въ Николаевскѣ, куда мы пришли 23 іюня, насъ помѣстили въ клубѣ. Экзаменъ нашъ продолжался двое сутокъ въ зданіи морскаго училища, а потомъ, практическій, на клиперѣ.

Николаевскъ—небольшой городокъ съ соборомъ по срединѣ. Портъ, хотя и не очень обширенъ, можетъ удовлетворять собственнымъ нуждамъ Николаевска. Казенныхъ пароходовъ ходитъ по Амуру до 16; есть частные, но послѣднихъ немного. Что касается телеграфа, то онъ уже дѣйствовалъ отъ Николаевска до Михайловскаго, и надѣялись въ томъ году кончить телеграфъ, соединяющій Николаевскъ съ Владивостокомъ и заливомъ Ольгой.

Черезъ двѣ недѣли насъ отправили въ море на шкунѣ «Сахалинъ», но въ лиманѣ пересадили на встрѣтившійся намъ клиперъ «Абрекъ». На немъ мы зашли въ Дуэ за углемъ. Уголь лежитъ здѣсь довольно большими пластами; но пока погрузка его заставляетъ желать еще очень многаго: его приходится спускать съ горы на прибрежье, при чемъ, пролетѣвъ нѣсколько десятковъ футъ, онъ, конечно, дробится и уже внизу падаетъ чуть ли не въ видѣ порошка.

Въ Дуэ живетъ до 200 арестантовъ, присланныхъ на каторжную работу, да человѣкъ 80 линѣйныхъ солдатъ. Угля было добыто

www.starieknigi.info

700 000 пудовъ. Для купеческихъ судовъ онъ продавался по 6 руб. за тоннъ; этой мѣрой хотѣли приманить купцовъ. Но до нашего прихода еще ни одинъ купецъ не заходилъ за углемъ.

26-го іюля мы бросили якорь въ Шанхаѣ, гдѣ застали корветъ «Новикъ»; «Богатырь» же стоялъ у Сѣдельныхъ острововъ. Въ Китаѣ, какъ и въ Японіи, было неспокойно: генералъ императорской китайской арміи Бержевинъ, перешелъ за то, что правительство не платило ему жалованья, на сторону инсургентовъ, а съ нимъ перешло и 500 европейцевъ; имперіалисты были разбиты во многихъ мѣстахъ, и носились слухи, что генералъ хочетъ взять Шанхай и находится въ трехъ дняхъ пути отъ него. Кромѣ того, недѣли за двѣ до нашего прихода, въ Шанхаѣ, вслѣдствіе жестокихъ жаровъ, свирѣпствовали разныя болѣзни, и люди умирали какъ мухи отъ холеры и желтой лихорадки, кроваваго поноса и отъ солнечныхъ ударовъ. Отъ жару у насъ на рукахъ выступала сыпь.

У японцевъ же въ ихъ средиземномъ морѣ, въ проливѣ Саймоносаки, разыгрывалась другая кровавая драма: они стрѣляли по американскому пароходу, шедшему изъ Юкагамы. Пароходъ ушелъ, но вернулся уже съ канонерской лодкой, *Wyoming*, которая, однако, нисколько не меньше корвета «Богатырь». Когда она подходила къ Саймоносаки, береговыя батареи открыли огонь; вскорѣ лодка увидала и три японскихъ судна, стоящихъ на якорѣ: пароходъ, бригъ и баркъ. Суда открыли огонь по *Wyoming*'у, который направился прямо къ нимъ, держа между пароходомъ и бригомъ; вскорѣ на японскомъ пароходѣ былъ взорванъ котелъ выстрѣлами американцевъ, которые признаются, что и японцы стрѣляли довольно хорошо. Всѣхъ орудій на береговыхъ батареяхъ и на японскихъ судахъ было 34, по большей части 32 Ф. калибра. На *Wyoming*'ѣ же было только 6 орудій: баковое бомбическое 11 дюймовое, кормовое бомбическое 60 Ф. и 4-ре 36 Фунт. Находя себя слабымъ, *Wyoming* вернулся за бо́льшими силами въ Юкагаму.

Послѣ *Wyoming*'а проходилъ въ Нагасаки голландскій корветъ *Медуза*; онъ помѣнялся нѣсколькими выстрѣлами съ батареями, причемъ сбилъ одну, состоявшую изъ 8 орудій; но судовъ потопить не могъ, потому что онѣ стояли на мели. Изъ 31-го выстрѣла, сдѣланныхъ по *Медузѣ*, 17 попали въ корпусъ судна, остальные въ рангоутъ и дымовую трубу. На немъ разорвало три бомбы, причемъ убило четырехъ человѣкъ и ранило пятерыхъ.

За *Медузой* отправился въ Саймоносаки французскій адмиралъ, съ фрегатомъ *Семирамисъ* и кононерской лодкой *Танкредъ*. Главнѣй-

www.starieknigi.info

шею причиною этихъ дѣйствій было уничтоженіе двухъ американскихъ и одного французскаго купеческихъ судовъ княземъ Ногато, владѣльцемъ Саймоносаки, причемъ команды этихъ несчастныхъ судовъ успѣли бѣжать во время нападенія, но потомъ были пойманы и обезглавлены. Когда адмиралъ подошелъ къ проливу, по немъ открыли огонь береговыя батареи, изъ которыхъ въ особенности одна дѣйствовала очень удачно изъ пяти 25 фунтовыхъ орудій. Адмиралъ поставилъ фрегатъ на шпрингъ противъ этой батареи, и началась бомбардировка; огонь фрегата заставилъ батареи замолчать; тогда адмиралъ послалъ *Танкредъ* въ Саймоносаки. Онъ подошелъ подъ самый берегъ. Японскія батареи опять открыли по *Танкреду* огонь, но огонь фрегата заставилъ ихъ замолчать. Въ это время адмиралъ послалъ въ городъ прокламацію: «что пришелъ не сражаться съ японцами, а наказать японскаго князя за то, что онъ стрѣлялъ по купеческому судну подъ французскимъ флагомъ.»

Послѣ полудня съ фрегата и съ канонерской лодки свезли десантъ изъ 400 человѣкъ. Когда свозили десантъ, изъ города Саймоносаки шло вдоль берега къ батареямъ до 2000 войска и полевая артиллерія; но нѣсколько выстрѣловъ изъ нарѣзныхъ орудій разрывными снарядами заставили эту толпу скоро обратиться въ бѣгство. Японцы на батареѣ защищались штуцерами и саблями; но французскіе штыки и мѣткая стрѣльба взяли свое: японцы, непереставая стрѣлять, уступали шагъ за шагомъ, и скоро батарея была взята.

К. Зеленой.

(*Окончаніе впредь*).

www.starieknigi.info

ВОСПОМИНАНІЯ ЗА-АМУРСКАГО МОРЯКА

Жизнь въ Владивостокѣ

1861 годъ.

Такъ названъ постъ въ бухтѣ «Золотаго Рога», на южномъ берегу полуострова *Муравьевъ-Амурскій*. Дѣйствительно, бухта имѣетъ видъ рога. Отъ юга къ сѣверу, почти по меридіану, на протяженіи мили, тянется ея начало, въ высокихъ, крутыхъ, обрывистыхъ берегахъ, покрытыхъ травой, кустарникомъ и рѣдкимъ лѣсомъ, преимущественно дубомъ. Потомъ она круто поворачиваетъ на востокъ до 6 верстъ въ длину. Наибольшая ширина ея $2^1/_2$ версты. Сѣверный берегъ гористый; на южныхъ отлогостяхъ его расположены зданія поста; тутъ предполагается и устройство будущаго города. Южный берегъ, высокій, холмистый. Самая бухта находится на южной оконечности полуострова *Муравьева-Амурскаго*. Онъ омывается съ восточной стороны—*Усурійскимъ*, съ западной—*Амурскимъ* заливами; съ юга проливъ *Босфоръ Восточный* отдѣляетъ отъ него большой высокій гористый островъ *Казакевича*.

На юго-западъ отъ этого острова, тянется цѣлая гряда, оканчивающаяся тремя голыми островами, покрытыми роскошною растительностію. Лѣсъ, какъ на полуостровѣ, такъ и на островахъ, смѣшанный: дубъ, ясень, орѣхъ, липа, кленъ, вязъ, береза, ильма, яблоновое дерево, ель, кедръ, виноградники, кустарники очень густые, перевитые разными вьющимися растеніями; сосны почти нѣтъ, луговъ также; трава, осока, растетъ на низменныхъ болотистыхъ мѣстахъ.

Въ *Усурійскій* заливъ впадаютъ: на восточномъ берегу рѣки

www.starieknigi.info

Шидаго и *Конгоуза*; съ сѣвера *Цима* и *Май* (*); съ западной стороны нѣсколько рѣчекъ, весьма маленькихъ, скорѣе горные ручьи. Въ *Амурскій* заливъ: съ востока—*Льянза* и еще три небольшихъ рѣчки; съ сѣвера *Суйфунъ* и одна небольшая между Суйфуномъ и восточнымъ берегомъ. На западномъ берегу въ бухту *Песчаную* впадаетъ рѣка *Ама-бе*, весьма мало изслѣдованная, но весьма важная по лѣсистой мѣстности и по обнаженіямъ каменно-угольныхъ пластовъ; кромѣ нея—*Монгу* и еще двѣ рѣки, одна сѣвернѣе, другая южнѣе *Славянской* бухты.

Берега *Усурійскаго* залива безлѣсны, покрыты мелкимъ кустарникомъ и по низменностямъ травой. Самое большое селеніе китайцевъ—въ околодкѣ поста Владивостокъ, по рѣкѣ Цима, гдѣ до 300 человѣкъ жителей, занимающихся земледѣліемъ и заготовляющихъ на зиму себѣ рыбу, которую вялятъ на солнцѣ. Въ нѣсколькихъ мѣстахъ по берегамъ залива существуютъ одиновія фанзы (домы), въ которыхъ живутъ осѣдло по одному, по два и много по трое китайцевъ. Это притоны для переѣздовъ китайцевъ на лодкахъ и для сбора морскихъ червей и капусты. Восточный и западный берега Усурійскаго залива вообще высоки, обрывисты. На восточномъ есть двѣ, три бухты, очень небольшія. Сѣверный берегъ низменный.

На восточной сторонѣ *Амурскаго* залива—высокій берегъ, оканчивающійся обрывистыми мысами. Сѣверный—открытый, пологій къ морю, весьма удобный для хлѣбопашества. Западный, кромѣ мысовъ: *Песчанаго*, около Славянской бухты, и *Гамова*,—открытый, безлѣсистый, низменный, но легко осушимый при обработкѣ. На островѣ Казакевича, близъ самаго пролива *Босфоръ Восточный*—очень длинный и узкій заливъ *Новика*, удобный для стоянки паровыхъ судовъ. При самомъ входѣ въ него тянется отъ сѣвера къ югу почти до половины залива длинная подводная коса, весьма мелкая.

Порода береговъ различна: глинистый песчанникъ, конгломератъ, мѣстами гранитъ. Въ нѣсколькихъ мѣстахъ видны обнаженія каменно-угольныхъ пластовъ. Но положительныхъ розысканій его до сихъ поръ не было произведено, по неимѣнію на то средствъ. Вообще всѣ берега, подверженные непосредственному дѣйствію морскихъ вѣтровъ и тумановъ, безлѣсны. Причины объяснить не умѣю;

(*) Описатели тѣхъ мѣстъ неправильно передавали названія рѣкъ; рѣка по китайски называется *хэ*. Такъ, китаецъ, говоря объ рѣкѣ, скажетъ Конгоуза *хэ*, а о заливѣ или бухтѣ Конгоуза—*вей*, гдѣ *вей* означаетъ бухту, заливъ; поэтому не слѣдуетъ прибавлять къ названію рѣки—слово хэ.

www.starieknigi.info

за то травы на нихъ лучше, но далеко не то, что въ верховьяхъ *Суйфуна* и около озера *Ханкай*.

Въ морскомъ и стратегическомъ отношеніи рейдъ, гавань и мѣстность Владивостока далеко не лучшія изъ другихъ той же полосы,—объ этомъ, впрочемъ, надѣюсь поговорить въ особой статьѣ. Теперь же, сбираясь познакомить читателя съ жизнію, которую мнѣ пришлось вести во Владивостокѣ, я считаю необходимымъ сказать нѣсколько словъ и о себѣ самомъ, и о томъ какимъ образомъ и на какихъ основаніяхъ я попалъ туда.

Въ теченіе кругосвѣтнаго моего плаванія, какъ водится не скупаго на добрыя погоды и волненіе, на клиперѣ «Разбойникъ» развилась во мнѣ серьезная болѣзнь—кровотеченіе, едва утолимое, возобновлявшееся при малѣйшей качкѣ, особливо впослѣдствіи, въ должности старшаго офицера, всегда отвѣтственной, заботливой, недопускавшей покоя. Между тѣмъ, 22 іюня 1861 года клиперъ нашъ пришелъ на край свѣта восточной Руси, на станцію корвета «Гридень», во Владивостокъ, расположенный на берегу моря, которое доселѣ называлось Японскимъ, и которое, вѣроятно, рано или поздно прозовутъ Русскимъ моремъ. Въ это время болѣзнь моя уже довела меня до такого истощенія, что судовые медики прописали мнѣ лишь нѣсколько недѣль жизни, если я не отрекусь отъ моря и не уѣду въ Россію, къ обилію врачебныхъ средствъ и въ родной климатъ. Мысли въ головѣ моей путались, я не могъ дать себѣ ни въ чемъ отчета и всего менѣе думалъ, что мнѣ Богъ приведетъ въ этомъ мѣстѣ провести два года, перечувствовать многое и многое; весь свой запасъ знаній приложить къ дѣлу; убѣдиться въ той истинѣ, что хорошо сбирать въ головной шкафъ—всякій хламъ, если не для топлива, то хоть для растопки,—все пригодится въ жизни, особливо въ безлюдной точкѣ, безъ всякихъ средствъ ни сверху, ни снизу, ни справа, ни слѣва, какъ въ Владивостокѣ. Да, никогда человѣкъ не оцѣнитъ съ такою признательностію то, что̀ намъ преподавали и къ чему принуждали, что̀ самому по дорогѣ приключилось подхватить, обмыслить, посправиться съ дѣломъ; нигдѣ такъ не оцѣнивается все, какъ въ заброшенномъ одиночествѣ, въ ролѣ Робинзона, гдѣ еще требуется ничѣмъ и изъ ничего созидать, охранять, пропитывать, веселить, руководить, лечить и чаще всего дѣлать глупости, ибо вѣкъ живи, вѣкъ учись, а все дуремъ похоронятъ....

Желаніе подѣлиться маленькою опытностію и знаніемъ условій, порядковъ, безпорядковъ и вопіющихъ требованій тамошней мѣстности, съ тѣми изъ сослуживцевъ, а подъ часъ и просто съ соотечественниками, кого служба, исканіе приключеній, воля или неволя,

www.starieknigi.info

приведетъ на край свѣта приамурской Руси,—вызвали меня написать эти строки.

Владивостокъ пріобрѣтенъ отъ китайцевъ въ 1858 г.;. въ 1860 въ немъ едва успѣли приготовить кое-какія, нужнѣйшія, незатѣйливыя помѣщенія, деревянныя. Когда мы входили на клиперѣ въ бухту, почти противъ самаго входа, на сѣверномъ берегу стоялъ офицерскій флигель. Далѣе отъ него къ востоку, саженяхъ въ 40, деревянная казарма на 48 человѣкъ солдатъ, составлявшихъ команду поста. Позади казармы, въ нѣсколькихъ саженяхъ отъ нея, въ сторону—кухня; возлѣ нея загороженъ скотный дворъ, на крутомъ берегу оврага. По низу его бѣжитъ едва замѣтный ручей, впрочемъ, чистой и пріятной воды. Въ 200 саженяхъ къ востоку отъ казармы, только что заложена была церковь во имя Успенія Божіей Матери. Къ востоку отъ церкви, неболѣе полуверсты, раскинуты были строенія корвета «Гридень», зимовавшаго здѣсь съ 1860 на 1861 годъ. Далѣе къ востоку, въ глубинѣ бухты, въ разныхъ мѣстахъ виднѣлись два три лѣтнихъ шалаша китайцевъ. На западной сторонѣ бухты стояла одинокая китайская фанза.

Команда корвета «Гридень» построила для себя казарму, офицерскій флигель съ мезониномъ, мастерскую и баню. Весь успѣхъ заключался въ томъ, что корветъ заблаговременно, къ осени, нарубилъ себѣ лѣсу и въ плотахъ прибуксировалъ его въ бухту; рубку лѣса производилъ въ заливѣ Новика и въ Амурскомъ заливѣ, верстахъ въ 20 отъ поста. Корветъ прибылъ на зимовку въ августѣ 1860 г., и постройки окончилъ въ ноябрѣ.

Солдаты 3 роты 4 линѣйнаго батальона Восточной Сибири были высажены съ транспорта «Манджуръ», 20 іюня 1860, въ числѣ 40 человѣкъ, при одномъ офицерѣ. Имъ оставили одно десантное орудіе. Солдаты предоставлены были своимъ собственнымъ средствамъ: для построекъ, они рубили лѣсъ за 20 и болѣе верстъ отъ поста, по берегу Амурскаго залива, и на себѣ приводили плоты въ бухту. Сплошь и рядомъ случалось, что плотъ въ 200 бревенъ, недѣльная работа 10 человѣкъ, при поднимавшемся вѣтрѣ и разыгрывавшемся прибоѣ у береговъ, разбивало. Счастіе, если бревна выкинетъ на берегъ, работа не пропадала. Но большею частію бревна разносило по заливу. Не смотря на всѣ эти трудности, при крайне дурной пищѣ, солдаты окончили постройку зданій къ октябрю мѣсяцу того же 1860 года.

Нужно отдать справедливость постройкамъ солдатъ: онѣ чрезвычайно отчетливы. И неудивительно: эта рота съ своимъ коман-

www.starieknigi.info

диромъ (*), съ 1854 года не знала постояннаго мѣста. Почти всѣ первыя постройки по Амуру произведены солдатами этой роты. Такова участь нѣкоторыхъ линѣйныхъ батальоновъ Восточной Сибири! едва обстроятся на одномъ мѣстѣ, обзаведутся хозяйствомъ, огородомъ, ихъ переводятъ въ другое, для новыхъ построекъ; отъ того такія команды очень бѣдны. Слѣдующія заработія деньги инженерное вѣдомство высылаетъ иногда чрезъ нѣсколько лѣтъ, въ самомъ ограниченномъ количествѣ, отъ учетовъ по урочному положенію, трудно выполнимому на пустынной мѣстности, гдѣ развѣ похожденія Робинзона Крузе могутъ дать понятіе о жизни труженниковъ солдатъ.

Въ казармѣ корвета «Гридень», по распоряженію начальника эскадры Китайскаго моря, въ 1861 г., устроенъ былъ лазаретъ для больныхъ матросъ съ судовъ эскадры. Большая часть больныхъ была поражена китайскимъ и японскимъ сифилисомъ, въ жестокой степени. Лазаретъ и всѣ работы съ корвета «Гридень» были переданы прибывшему клиперу «Разбойникъ». Чрезъ нѣсколько дней корветъ ушелъ въ бухту Посьэтъ.

Старшій офицеръ корвета, лейтенантъ Деливронъ, погибшій впослѣдствіи на клиперѣ «Опричникъ», между прочими работами, заложилъ на западномъ берегу бухты, близъ фанзы, баржу. Окончаніе этой работы выпало на мою долю. Осмотрѣвъ сдѣланное, я не рѣшался продолжать баржу въ томъ видѣ, потому что постройка начата была противъ всякихъ правилъ корабельной архитектуры. Но было приказано окончить скорѣе, во что бы ни стало. Назначеніе баржи было ходить съ лѣсомъ и дровами въ Посьэтъ, а оттуда привозить каменный уголь для судовъ, крейсерующихъ у береговъ Восточнаго океана; слѣдовательно, ей пришлось бы дѣлать 70, 80 миль открытымъ заливомъ и въ добавокъ еще на буксирѣ судна. Эти два условія требовали не такого крѣпленія, какое предназначалось баржѣ. Чтобы исправить ошибки, надлежало передѣлать за-ново самый наборъ, уже поставленный, скрѣпленный, отчасти обшитый. На это понадобилось бы много рабочихъ рукъ и времени, а я уже сказалъ, что баржу велѣно было окончить скорѣе.

24 іюля прибылъ въ постъ командиръ сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго океана вмѣстѣ съ начальникомъ эскадры, на клиперѣ «Абрекъ». Въ этотъ день, рѣшена была моя судьба. Совершенно разстроенный здоровьемъ, я просилъ объ отправленіи себя берегомъ въ Петербургъ; но меня назначили начальникомъ

(*) Того же батальона капитанъ Иванъ Францовичъ *Черкавскій*.

www.starieknigi.info

поста и командъ во Владивостокѣ, на смѣну сухопутному офицеру, съ обѣщаніемъ отпустить меня, когда я поправлюсь. Никогда еще въ жизни своей не противившись распоряженіямъ начальства, я остался и помѣстился во флигелѣ, построенномъ корветомъ «Гридень».

26 іюля, всѣ суда, бывшія на рейдѣ, ушли въ Посьэтъ; я остался больной во Владивостокѣ съ ничтожными средствами и съ огромнѣйшимъ желаніемъ сдѣлать все посильное для основанія столь важнаго поста будущаго военнаго и купеческаго порта.

Къ великому благополучію, я знакомъ съ гомеопатіей, имѣлъ съ собой запасъ нужныхъ книгъ и полную аптеку, которая часто спасала и меня и команду, состоявшую изъ 40 человѣкъ, изъ которыхъ 25 бывали въ разныхъ командировкахъ; кромѣ того, въ постѣ находились съ эскадры: больной гардемаринъ С. и въ лазаретѣ 30 чел. больныхъ матросовъ, при которыхъ на короткое время былъ оставленъ медикъ и фельдшеръ съ клипера «Разбойникъ». Для довольствія больныхъ было отпущено провизіи на $1^1/_2$ мѣсяца и нѣсколько быковъ, изъ которыхъ три японскіе, привезенные на клиперѣ, были очень плохи.

Оставшись одинъ, я началъ работы. Поручено было окончить церковь добровольною работою нижнихъ чиновъ, въ свободное время отъ казенныхъ работъ; построить магазинъ для помѣщенія провіанта, который долженъ быть доставленъ изъ Кронштадта; построить казарму на 250 человѣкъ; продолжить начатую корветомъ «Гридень» пристань до глубины 13 футъ, для выгрузки съ коммерческаго судна орудій, отправленныхъ изъ Кронштадта въ 1859 году; перенести съ праваго берега р. Суйфуна на лѣвый *станокъ*, т. е. поселеніе.

Въ распоряженіи моемъ было наличныхъ 15 человѣкъ. Изъ нихъ 10 необходимо было тотчасъ отправить на Суйфунъ къ станку, который былъ срубленъ зимой, тамъ, гдѣ оказался подъ руками строевой лѣсъ, безъ всякаго вниманія къ мѣстности; когда растаяло, оказалось, что станокъ поставленъ на болотѣ, безъ малѣйшей возможности подойдти къ нему. А потому и надобно было въ теплое время разобрать его и перенести на назначенное мѣсто. Съ 5 человѣками предстояло производить постройки; оказалось, что лѣсу готоваго нѣтъ; нужно было отправить на рубку. Стоявшіе въ теченіе іюня и іюля дожди до того разжидили почву, сложившуюся, отъ самаго потопа, изъ ежегодныхъ слоевъ падавшей листвы, что въ лѣсу, на высокихъ мѣстахъ, человѣкъ проваливался до колѣна. Правильной рубки производить было нельзя; пришлось

www.starieknigi.info

ограничиться тѣми деревьями, которыя можно было подтащить къ берегу. Въ посту было нѣсколько лошадей, послужившихъ хорошимъ подспорьемъ малочисленной командѣ, находившейся на рубкѣ лѣса; но такъ какъ лошади эти работали безъ овса, на подножномъ кормѣ, то къ октябрю пришли въ такую негодность, что не лошади возили тяжести, а люди таскали лошадей съ мѣста на мѣсто.

4-го августа пришли во Владивостокъ корветъ «Гридень» и клиперъ «Разбойникъ». Я обратился къ командиру послѣдняго съ просьбою, привезти мнѣ нарубленныя бревна изъ Амурскаго залива. На другой или на третій день клиперъ отправился; но не успѣлъ еще взять плотовъ на буксиръ, какъ поднялся вѣтеръ, началось волненіе, и клиперъ принужденъ былъ, для спасенія плотовъ, отвезти ихъ въ закрытое мѣсто къ берегу. Оставаться клиперу въ открытомъ заливѣ было нельзя и, кромѣ того, онъ имѣлъ другое срочное порученіе, принуждавшее его спѣшить.

Вскорѣ послѣ этого я отправился на катерѣ, вмѣстѣ съ военнымъ инженеромъ Б., прибывшимъ на корветѣ «Гридень», осмотрѣть мѣста обнажившихся каменно-угольныхъ пластовъ въ Амурскомъ заливѣ. Первый уголь, осмотрѣнный на полуостровѣ *Саха-Цунза*, въ сѣверо-восточномъ углу залива, оказался лигнитомъ очень плохаго качества. У насъ не было нужныхъ средствъ, чтобы съ точностію опредѣлить размѣры пласта. Обнаженія пласта въ 2-хъ, 3-хъ, мѣстахъ были очень высоко надъ водой, почти на обрывистыхъ берегахъ и не особенно велики, чтобы по нимъ можно было вывести хоть какое нибудь заключеніе. Дальнѣйшее раскрытіе пластовъ потребовало бы большихъ работъ и построекъ, чего не позволяли ни время, ни средства: одинъ осмотръ уже существовавшихъ обнаженій занялъ много времени, потому что приходилось карабкаться почти по отвѣсному берегу и нѣсколько разъ срываться, вмѣстѣ съ осыпавшеся породой. На этомъ мѣстѣ мы переночевали въ брошенномъ рыбацкомъ шалашѣ, довольно покойно, такъ какъ какой то сильный запахъ отгонялъ и мошку и комаровъ.

На другой день мы отправились на томъ же катерѣ вдоль сѣвернаго берега Амурскаго залива, осмотрѣть другое мѣсторожденіе каменнаго угля, верстъ 7 недоходя поста на р. Суйфунъ; но усиливавшійся южный вѣтеръ развелъ такую толчею, что катеръ иногда килемъ щупалъ грунтъ. Къ счастію, песокъ и илъ не причиняли ему вреда. Скрѣпчавшій вѣтеръ принудилъ насъ укрыться въ рѣку Суйфунъ. Къ тому же мы насквозь промокли отъ брызговъ и сильно проголодались: съ утра не ѣли ничего. На мѣстѣ новаго станка мы разложили костры, начали обсушиваться и заварили чай,

www.starieknigi.info

но пить его не могли: южный вѣтеръ нагналъ въ рѣку соленую воду. Б. берегомъ отправился осмотрѣть уголь, а я долженъ былъ заняться исправленіемъ рангоута на катерѣ: при самомъ входѣ въ Суйфунъ мы ударились о подводный камень, отчего мачта на катерѣ переломилась. Къ вечеру Б. вернулся ни съ чѣмъ. Пластъ лежитъ у самой воды; берегъ крутой, обрывистый, не было никакой возможности, за сильнымъ прибоемъ, подойти къ нему. Ночью комары не давали намъ ни минуты покоя, и едва, начало зориться, мы сидѣли уже въ катерѣ и отправились на правый берегъ Суйфуна. Китайцы это мѣсто называютъ *Хунчилаза*. Обнаженія пласта были слишкомъ велики; уголь оказался порядочнаго качества, хотя давалъ много золы; не скипался и не было слышно сѣрнаго запаха. Поиски наши продолжались часу до седьмаго. Осмотрѣть подробнѣе всю мѣстность не было возможности. Командѣ катера было отпущено провизіи только на два дня, между тѣмъ засвѣжѣвшій вѣтеръ могъ продержать насъ нѣсколько сутокъ. По близости не было видно фанзъ. Къ тому же и китайцы смотрѣли на эту мѣстность, какъ на свою, а не на нашу, собственность; въ этомъ поддерживали ихъ манджурскіе начальники, весьма нерасположенные къ русскимъ. Не освоившись съ порядками мѣстныхъ жителей, не хотѣлось начинать съ ними наступательныя дѣйствія, да при томъ, хотя въ продолжительную стоянку съ клипером въ Пей-хо и въ Тянь-Дзинѣ, при частыхъ сношеніяхъ съ китайцами, я довольно освоился съ китайскимъ языкомъ, но только съ нарѣчіемъ пекинскимъ, такъ сказать, литературнымъ, а окрестные жители Владивостока говорили преимущественно шантунскимъ нарѣчіемъ. По обычаямъ и законамъ китайскимъ, начальникъ долженъ быть человѣкъ ученый. Мое незнаніе мѣстнаго нарѣчія и порядковъ могли уронить меня въ ихъ глазахъ навсегда. Мнѣ нужно было доказать имъ, что я очень ученый человѣкъ, гораздо выше ихъ начальниковъ. А безъ знанія языка, это было дѣломъ невозможнымъ.

Отправившись домой, во Владивостокъ, мы, плывя то подъ веслами, то подъ парусами, наконецъ пристали къ берегу, близъ того мѣста, гдѣ солдаты рубили лѣсъ, и отсюда уже отправились на 3 лошадяхъ верхомъ, безъ сѣделъ. Идти на катерѣ вдоль берега подъ веслами было бы напраснымъ мученіемъ для команды.

При переправѣ черезъ устье одной рѣчки верхомъ, я едва не утонулъ; но какъ-то опомнился, схватился за гриву лошади и благополучно выплылъ съ нею на другой берегъ. Впрочемъ, это былъ мой первый опытъ ѣзды верхомъ безъ сѣдла. Можетъ показаться страннымъ, какъ, переправляясь чрезъ рѣчку, можно утонуть. Въ

www.starieknigi.info

іюнѣ и іюлѣ 1861, 55 дней сряду стояли дожди. Горные ключи обратились въ рѣчки; а самыя рѣчки, падая съ горъ, страшно бушевали, и устья размыты были на широкое пространство, чрезвычайно быстрымъ теченіемъ. Впослѣдствіи, чрезъ эту рѣчку на устьѣ переходили ниже колѣна. Понятно, что лошадь наклонилась на бокъ, чтобы легче плыть, а я отъ неожиданнаго маневра упалъ въ воду, потерявъ равновѣсіе. Часу въ 5 вечера мы пріѣхали въ постъ.

22-го августа, когда нашихъ судовъ уже не было на рейдѣ, пришелъ въ Владивостокъ англійскій корветъ *Encounter* подъ флагомъ вице-адмирала Гопа (Hope). При входѣ корвета въ бухту, я, ѣдучи изъ лѣсу, спускался съ горы. Замѣтивъ на передней мачтѣ адмиральскій флагъ, я принялъ его за флагъ начальника портовъ, такъ какъ кормоваго флага издали еще не разглядѣлъ. До дому оставалось версты полторы. Желая скорѣе встрѣтить прибывшаго адмирала, я погналъ лошадь въ карьеръ прямо къ дому. На дорогѣ встрѣтилось толстое, упавшее дерево. Объѣзжать его не хотѣлось, и, думая перепрыгнуть, я далъ шпоры. Но, вмѣсто скачка, лошадь вдругъ осадила предъ самымъ деревомъ, я вылетѣлъ изъ сѣдла и лбомъ сильно ударился о дерево. Раздумывать было нѣкогда, я вскочилъ въ сѣдло, перепрыгнулъ чрезъ дерево и помчался домой переодѣться.

Какъ начальникъ поста, я поѣхалъ на корветъ исполнить обычный морской этикетъ: поздравить англійскаго адмирала съ благополучнымъ приходомъ и предложить услуги. Корвету понадобилось нѣсколько дубовыхъ кницъ, которые онъ и вырубилъ. Я получилъ приглашеніе адмирала къ обѣду. Во время визита, никакихъ новостей узнать не могъ, только меня приняли какъ-то не по англійски, слишкомъ любезно.

Едва я съѣхалъ съ корвета, какъ адмиралъ, отправясь на берегъ, зашелъ прямо въ казарму. Солдаты одѣлись въ шинели, прикрыли свои рваны рубахи. Онъ обошелъ казарму, осмотрѣлъ ружья и, какъ послѣ замѣтилъ мнѣ, никакъ не ожидалъ найдти ихъ въ такой исправности, глядя на поношенныя шинели и несчастный видъ солдатъ. Предъ обѣдомъ, я случайно встрѣтился съ адмираломъ на берегу. Ему сказали, что въ Владивостокѣ отличная охота на дикихъ козъ, но онъ, пройдя всю бухту, не встрѣтилъ ни одной. Свѣдѣнія, ему сообщенныя, были собраны еще 1855 г., когда въ бухтѣ была только одна фанза, а все мѣсто было покрыто густымъ кустарникомъ, дававшимъ пищу дикимъ звѣрямъ. Съ основаніемъ поста звѣрь удалился на сѣверъ полуострова. Разставаясь, адмиралъ повторилъ приглашеніе къ обѣду, а я, зная акуратность англи-

www.starieknigi.info

чанъ, сообщилъ ему, что не успѣлъ свѣрить свои часы (*). «Вы знаете наши обычаи», усмѣхнувшись сказалъ адмиралъ; «за 10 минутъ поднимутъ вымпелъ».

Во время обѣда разговоръ вертѣлся на проведеніи границы. Я молчалъ, потому что свѣдѣнія мои о томъ были неофиціальныя и безъ подробностей, гдѣ именно проведена пограничная черта, хотя и точно зналъ, что пограничные столбы поставлены; но не счелъ за нужное и это сообщать адмиралу.

Когда встали изъ за стола, я хотѣлъ было откланяться, но адмиралъ просилъ уступить ему этотъ вечеръ, если у меня нѣтъ спѣшныхъ занятій. Ему хотѣлось повѣрить замѣчанія, сдѣланныя командирами ихъ судовъ. Онъ потребовалъ себѣ карту этой мѣстности. Первое, что бросилось въ глаза, это рѣчка, впадающая въ бухту «Золотой Рогъ» съ востока. По замѣчаніямъ англичанъ, бывшихъ тутъ въ 1855 г., эта рѣчка судоходна на 5 миль; между тѣмъ посланный адмираломъ вельботъ прошелъ по ней только полмили, и то съ трудомъ. Въ сущности эта рѣчка не болѣе какъ яма въ болотѣ, въ которую стекаютъ ручьи съ сѣверныхъ горъ. Далѣе адмиралъ заговорилъ о золотыхъ розсыпяхъ, которыхъ на самомъ дѣлѣ близъ Владивостока и не существовало. Кромѣ того, адмиралу нуженъ былъ для корвета уголь; но у меня его не было. Я передалъ ему, что въ Посьэтѣ есть уголь казенный, тамъ добытый, но начальникъ поста не говоритъ ни на одномъ европейскомъ языкѣ и не рѣшится дать угля. Я зналъ начальника поста, какъ строгаго и точнаго исполнителя приказаній, и былъ увѣренъ, что онъ не далъ бы угля — ни подъ какимъ видомъ; хотя бы я и написалъ ему объ этомъ, онъ не исполнилъ бы моей просьбы.

Въ 11 часу я сталъ было прощатся съ адмираломъ, но онъ задержалъ меня разспросами относительно метеорологическихъ наблюденій въ посту. Я долженъ былъ прибѣгнуть къ увертѣ, потому что мнѣ не оставили никакихъ инструментомъ, даже термометра. Адмиралу очень хотѣлось имѣть образчики каменно-угольныхъ пластовъ. Я обѣщалъ доставить ему завтра, такъ какъ, прощаясь, онъ сказалъ, что останется на завтра до обѣда; между тѣмъ съ разсвѣтомъ дали мнѣ знать, что англичанинъ уходитъ. Пока я собирался ѣхать на корветъ, онъ уже скрылся изъ бухты.

(*) Вотъ почему я сдѣлалъ этотъ вопросъ. На одной изъ станцій Тихаго океана, адмиралъ англійскій пригласилъ къ себѣ обѣдать капитана нашего судна. Неизвѣстно по какой причинѣ капитанъ опоздалъ пятью минутами. Когда онъ вошелъ въ каюту, всѣ сидѣли за столомъ; адмиралъ вынулъ часы и показалъ ихъ капитану, не сказавъ ни слова.

www.starieknigi.info

Приходъ этого корвета былъ предметомъ нашихъ разговоровъ, въ продолженіе нѣсколькихъ дней: не изъ пустаго любопытства и не для зайцевъ адмиралъ Гопъ скитался по нашимъ постамъ. Послѣ Владивостока заходилъ онъ въ заливъ Св. Ольги, но тамъ пробылъ лишь нѣсколько часовъ.

Въ концѣ августа прибылъ въ постъ маіоръ Ч. съ Суйфуна. Ему поручено было промѣрить и описать эту рѣку. По словамъ его и по представленнымъ имъ донесеніямъ, Суйфунъ судоходенъ почти на 80 верстъ отъ устья,—потому что онъ нигдѣ не находилъ глубины менѣе 7 футъ. Въ свое время я скажу о причинахъ, почему онъ получилъ такіе утѣшительные результаты.

1-го сентября пришелъ клиперъ «Разбойникъ» съ полковникомъ, Б., который на другой же день отправился на клиперскомъ барказѣ вверхъ по Суйфуну, гдѣ, дойдя до Чау-фанзы, сошелъ на берегъ и направился къ озеру Ханкай. А клиперъ, черезъ нѣсколько дней, забравъ нѣкоторыхъ выздоровѣвшихъ матросовъ, медика и другихъ офицеровъ, ушелъ въ де-Кастри.

Я остался одинъ. Тяжело мнѣ было; чтобы не такъ скучать, я перебрался въ офицерскій флигель, возлѣ солдатскихъ казармъ; онъ былъ лучше построенъ, на лучшемъ мѣстѣ; къ тому же съ нимъ не соединялись воспоминанія прежняго пріятнаго товарищества. Къ этому надобно прибавить, что начали приходить изъ командировокъ люди. Между солдатами развито было, въ сильной степени, пьянство и корчемство. Ближайшее присутствіе мое было крайне необходимо. Къ половинѣ сентября собралось до 30 чел. команды. Большая часть изъ нихъ была переведена изъ армейскихъ полковъ за штрафы. Возиться съ ними въ началѣ было очень тяжело, тѣмъ болѣе, что на требованія мои они смотрѣли какъ на жестокость и притѣсненія. Прибѣгать же къ тѣлесному наказанію людей, хотя и привыкшихъ къ нему, я считалъ совершенно неумѣстнымъ: по моему безпомощному положенію, тѣлесное наказаніе надлежало беречь какъ самую страшную казнь. Мнѣ пришлось ограничиваться другими наказаніями.

Мало по малу, однако, попечительность, удачное пользованіе въ болѣзняхъ, участливый уходъ за больными и частыя увѣщеванія пробудили въ нихъ добрыя чувства долга и довѣрія. Провинности являлись все рѣже и рѣже, и потомъ не разъ уже случалось слышать, какъ сама команда строго преслѣдовала своихъ вовсе не уголовныхъ преступниковъ. «Ну ужъ у меня, братъ, дешево такъ не отдѣлался бы ты.... бить бы, да и бить, вашего брата, дурака, когда добра не разумѣете».

www.starieknigi.info

Въ началѣ моего поступленія, я не замѣтилъ, что команда не имѣетъ свободныхъ и праздничныхъ дней. И было трудно замѣтить: всѣ наличные находились въ лѣсу на рубкѣ. При первыхъ работахъ въ посту я сталъ замѣчать, что солдаты ходятъ рваные, не чинятъ своего платья. На вопросъ мой—они отвѣчали: «у насъ все будни—праздниковъ не знаемъ». Это меня озадачило. Я потребовалъ фельдфебеля, спросилъ его, что это за отвѣтъ? Оказалось, что дѣйствительно, и въ праздничные дни команду высылали на работу, и это вошло уже въ обыкновеніе. Я приказалъ, чтобы съ этой минуты, по субботамъ работы продолжались только до 12 часовъ, а остальное время назначалось на уборку и мытье казармъ, на чищеніе ружей и амуниціи, на починку, мытье и осмотръ собственныхъ своихъ вещей и пр. Баня у солдатъ была грязная и совсѣмъ сквозная, а въ корветской банѣ мылись больные, и потому я рѣшился построить новую баню.

20-го октября пришелъ во Владивостокъ подъ американскимъ флагомъ, пароходъ *S. Louis*, принадлежащій г. Walsh, торговому дому въ Нагасаки. Судно это имѣло всю необходимую провизію, для морскихъ судовъ, и отправилось по нашимъ постамъ, чтобы снабдить военныя суда, если гдѣ найдетъ ихъ, и въ то же время подъ рукою собрать свѣдѣніе о морскихъ червяхъ и капустѣ, которыми изобилуютъ берега, занятые нами. Воспользовавшись его приходомъ, я пріобрѣлъ, на сколько хватило денегъ, разной провизіи, оставивъ нѣсколько десятковъ долларовъ, на покупку быковъ. 22-го, это судно ушло подъ парами въ море. На этомъ суднѣ приходилъ самъ Walsh, американецъ, весьма образованный, любезный человѣкъ. Два дня, проведенныхъ съ нимъ, нѣсколько отвели душу, совершенно погрузившуюся въ изученіе мѣстности и китайскаго языка. Я до того увлекался, что иногда шатался по лѣсу нѣсколько часовъ, чтобы изучить каждую падь, отлогость, или вершину горы.

30-го октября, поздно вечеромъ, пришла изъ Охотскаго моря шкуна «Первая»; вслѣдъ за ней—транспортъ «Японецъ» изъ Николаевска; 31-го, послѣ полдня,—транспортъ амурской К° *Св. Ѳеодосій*, и поздно вечеромъ—клиперъ «Наѣздникъ» съ почтой изъ Шанхая. Рейдъ оживился; гребныя суда безпрестанно сновали съ судовъ на берегъ и обратно, перевозили разныя грузы. Черезъ нѣсколько дней, всѣ суда, кромѣ шкуны, опять ушли въ море, а шкуна осталась здѣсь на зимовку. За то въ посту прибавилось жителей. На транспортѣ прибылъ, назначенный къ строющейся церкви, іеромонахъ Ф.; прикащикъ амурской К° Б. съ нѣсколькими рабочими и съ

www.starieknigi.info

разными товарами; прапорщикъ линѣйнаго баталіона М.—командующимъ отрядомъ; купецъ С. съ женой, маленькимъ сыномъ и съ небольшимъ количествомъ товаровъ, и еще одна *посѣлка*, какъ называютъ солдаты женщинъ, присылаемыхъ на поселеніе. Нужно всѣмъ было дать зимнее помѣщеніе. Іеромонахъ Ф. выбралъ себѣ мезонинъ офицерскаго флигеля. Внизу, одну комнату взялъ для себя командиръ шкуны, рядомъ съ нимъ другую—кондукторъ. Въ томъ же домѣ другую половину я отдалъ подъ лавку амурской К°, съ тѣмъ условіемъ, что если встрѣтится надобность, лавка будетъ очищена въ теченіе 3-хъ дней. Въ корветской казармѣ, одну половину занялъ оставшимися трудными больными, съ фельдшеромъ и аптекой. Въ другой помѣстилъ поправившихся матросъ, команду шкуны и компанейскихъ работниковъ. Мастерскую отдалъ временно подъ привезенные товары амурской К°. Въ своемъ флигелѣ для себя оставилъ комнату, въ которую пригласилъ и больнаго гардемарина С.; другую отдалъ прапорщику; въ третьей помѣстился купецъ С. съ семействомъ и товарами и открылъ лавку.

Присутствіе транспорта *Ѳеодосій* и разныя просьбы разшевелили меня. На *Ѳеодосій* нужны были дрова; прикащику амурской К° нужны было люди для разбора и укладки товара. Я отпустилъ всю команду на вольную работу.

На транспортѣ «Японецъ» было прислано въ постъ до 300 пуд. пороху въ бочкахъ. Погреба не было, и порохъ сложили на южномъ берегу бухты въ палаткѣ изъ брезентовъ. Кромѣ того, я получилъ нѣсколько бумагъ, на основаніи которыхъ долженъ былъ приготовиться принять этою же осенью 60 т. пудъ муки, и слѣдующей весной еще 200 т., отправленныхъ изъ Кронштадта, на коммерческихъ судахъ; изъ этой муки долженъ былъ печь сухари.

Извѣстіе это сильно меня встревожило: когда я успѣю построить столько магазиновъ для помѣщенія такого огромнаго количества муки, да еще въ рогоженныхъ куляхъ? Нужно было сдѣлать пороховой погребъ, казарму, пристань, перевозныя шлюпки, сухарное заведеніе.

Рабочихъ рукъ мало, годнаго инструмента нѣтъ, бревенъ готовыхъ тоже, а работы бездна,—надобно будетъ налечь на команду. Вотъ отчего я и далъ имъ нѣсколько дней отдыха, чтобы они заработали на себя, а потомъ бы не роптали.

Въ это же время случилось происшествіе на шкунѣ, такъ что пришлось производить слѣдствіе: писарь надѣлалъ большихъ дерзостей командиру; оказалось, что писарь былъ изъ каторжныхъ, попалъ въ поселенцы, изъ нихъ по найму пошелъ въ солдаты и,

www.starieknigi.info

какъ грамотѣй, успѣлъ добиться, чтобы его взяли писаремъ въ штабъ, а оттуда—на шкуну.

Между тѣмъ, свѣжее мясо въ посту все вышло, быковъ китайцы не продавали; нужно было за покупкою ихъ *сходить* въ китайскую деревню на р. Цема, верстъ за 100. Чтобы скрыть свое намѣреніе отъ китайцевъ, которые зорко слѣдили за каждымъ моимъ шагомъ, я взялъ одного провожатаго, знающаго китайскій языкъ, двухъ лошадей и отправился въ путь. Купецъ С. вызвался идти со мной.

Я вышелъ изъ дому часу въ 11-мъ утра. Пройдя по западному берегу полуострова, омываемаго Амурскимъ заливомъ, верстъ 25, я пришелъ въ фанзу. Надобно сказать, что въ 1860 году была отправлена экспедиція подъ начальствомъ инженера В., для проложенія дороги съ р. Усури до Владивостока. Г. Б. положилъ затеси на деревьяхъ, по такимъ мѣстностямъ, гдѣ пѣшій съ трудомъ едва можетъ проходить, а вести телегу нѣтъ никакой возможности; къ тому же затесь на деревьяхъ не есть просѣка...

Солдатъ мой былъ уже знакомъ съ хозяиномъ фанзы. Это старикъ китаецъ, которому уже за 80 лѣтъ, бодрый, крѣпкій, живой. Лѣтомъ онъ обработываетъ себѣ огородъ и сѣетъ мелкое просо (чаумидза), ячмень и кукурузу: зимой занимается ловлей соболей и енотовъ и промѣниваетъ ихъ на сулю, которую продаетъ солдатамъ. Старикъ очень радушно принялъ меня, старался угостить чѣмъ только могъ, но признаться, я брезгалъ, потому что приготовленное мясо было соболиное. Дорога далѣе шла по самому берегу залива до р. Льянза. Черезъ нее намъ нужно было переправиться въ бродъ; сдѣлать это на устьѣ было опасно, а потому мы пошли по лѣвому берегу, до перваго переката (порога), которыми изобилуютъ горныя рѣчки. Скоро, однако, стало смеркаться; въ поискахъ переправы мы долго бродили въ потьмахъ, и часу въ 9 вечера, измученные наши кони, едва таскали ноги, а потому мы остановились у какого-то ручья на ночлегъ. Ночь была холодная, ясная, тихая, безлунная. Разложили костеръ, лошадей пустили на вѣтошь, а сами согрѣли воды, напились чаю, закусили и расположились спать. Спутники мои совершенно раздѣлись, прикрылись сверху и скоро заснули крѣпкимъ сномъ; а я все время бодрствовалъ отъ холода. Это былъ мой первый въ жизни ночлегъ въ лѣсу, на открытомъ воздухѣ, въ близкомъ сосѣдствѣ тигровъ. Холодъ, не смотря на усталость, не давалъ заснуть: пока согрѣешься у костра—клонитъ ко сну, а приляжешь—костеръ начинаетъ тухнуть, озябнешь—и сонъ пропалъ. Такъ я просидѣлъ до 5-го часа утра и,

www.starieknigi.info

когда начало зориться, разбудилъ своихъ спутниковъ; мы рѣшились идти до фанзы, тамъ уже закусить, выкормить лошадей и къ вечеру быть въ деревнѣ. Часу въ 9 дня, мы подошли къ фанзѣ, одиноко стоявшей въ лѣсу и огороженной высокимъ частоколомъ. Хозяина не было дома.

Я опишу устройство фанзы; всѣ онѣ совершенно похожи другъ на друга, отличаются только величиной. Китайцы по угламъ врываютъ въ землю чрезъ 2 или 3 сажени четыре угловые столба. Между ними кладутъ горизонтальныя, нетолстыя, одна отъ другой не болѣе аршина, поперечины, которыми связываютъ столбы, для чего продалбливаютъ въ нихъ дырья. Если фанза строится съ двускатной крышей, то подъ конекъ фанзы врываютъ 2 и болѣе, смотря по длинѣ крыши, столба въ $1^1/_2$ раза выше угловыхъ столбовъ. Для каждаго изъ нихъ стараются выбрать деревья, въ верхнемъ концѣ виловатыя. На нихъ кладется толстая жердь, а на нее тонкія, длинныя, поперечныя жерди съ большимъ провѣсомъ отъ стѣнъ. Жерди эти привязываются или мочальной веревкой, или тонкими прутиками. Крыши крокотъ травой, преимущественно старой. Для этого они рѣжутъ ее *своими* серпами и связываютъ веревкой изъ травы же въ пучки. Пучки раскладываютъ на землѣ плотно одинъ возлѣ другаго въ длину крыши и связываютъ въ комляхъ между собою. Этими травяными полотнами покриваютъ жерди, начиная снизу. Сверху крышу смазываютъ жирной глиной, смѣшанной съ мелко рубленной травой.

Для стѣнъ китайцы также употребляютъ траву, изъ которой дѣлаютъ толстые жгуты, обваливаютъ ихъ въ глинѣ, смѣшанной съ травой же, и этими жгутами перевиваютъ между горизонтальными жердями, вертикально. Потомъ снаружи и внутри обмазываютъ тою же глиной. Для дверей и оконъ ставятъ между поперечинами колоды. Рамы дѣлаютъ узкія, рѣшетчатыя, и обклеиваютъ бумагой, напитанной масломъ.

Внутри дѣлаютъ, вдоль одной изъ стѣнъ, *канъ* или широкій рундукъ въ $^3/_4$ аршина вышиной. Канъ служитъ китайцамъ мѣстомъ для сидѣнія и спальни. Внутри его устраиваются дымовые ходы, весьма извилистые, изъ плоскаго камня на глинѣ, отъ котла, вмазаннаго въ очагѣ, который всегда неразлученъ съ каномъ. Иногда, но весьма рѣдко, канъ имѣетъ отдѣльную топку. Это мнѣ случалось видѣть только у очень зажиточныхъ китайцевъ.

Посреди фанзы, а иногда у стѣны, дѣлается *угольникъ*, куда китайцы кладутъ уголья изъ подъ очага, когда приготовлена пища. На этомъ угольникѣ всегда стоитъ чайникъ съ водой, которую ки-

www.starieknigi.info

тайцы, живущіе около Владивостока, употребляютъ вмѣсто чая. Иные собираютъ въ лѣсу какую-то траву, широколиственную, похожую на подорожникъ, но гораздо крупнѣе послѣдняго листьями. Эту траву они сушатъ; настой ея имѣетъ вязкій, горьковатый вкусъ и никогда не настаивается до цвѣта чернаго пива. Катайцы очень любятъ сидѣть у огня и грѣть руки или же ловить извѣстныхъ насѣкомыхъ, принадлежащихъ, по энтомологіи, роду безкрылыхъ (aptera), которыми очень изобилуетъ ихъ платье. Для того же, чтобы огонь въ угольникѣ не тухъ, они зарываютъ въ него куски дровъ, чтобы они постоянно тлѣли.

Я уже сказалъ, что хозяина не было дома; дверь была припертa палкой. Фанза была полна дымомъ, такъ что сидѣть въ ней не было возможности; я приказалъ солдату приготовить чай, а самъ пошелъ осматривать хозяйство китайца.

Дворъ около фанзы большой. Въ одномъ углу стоялъ сарайчикъ изъ древесныхъ лубковъ. Въ немъ висѣло нѣсколько оленьихъ и изюбровыхъ шкуръ. Въ противоположномъ углу двора—стойка, въ которой помѣщались пара быковъ, весьма сытыхъ, здоровыхъ. Я обрадовался находкѣ, потому что могъ купить ихъ и далѣе не идти. За фанзой вдоль забора было отгорожено толстымъ частоколомъ неширокое мѣсто, перегороженное еще поперекъ на нѣсколько небольшихъ клѣтокъ. Въ двухъ сидѣли *изюбри*. Солдатъ объяснилъ мнѣ, что китаецъ занимается ловлею изюбрей и, когда попадется живой, онъ сажаетъ его въ клѣтку и держитъ до тѣхъ поръ, пока пойдутъ новые рога; тогда колетъ ихъ и рога продаетъ очень дорого. Изюбръ, на взглядъ, составляетъ что то среднее между оленемъ и дикой козой. Шерсть не длинная, красно-желтая, покрытая бѣлыми, овальными пятнами. Хвоста нѣтъ, а какой то клочекъ шерсти, немного длиннѣе чѣмъ на тѣлѣ. Рога круглые, иногда съ небольшимъ однимъ или двумя отрогами. Когда рога молодые, то покрыты сверху тонкой бархатной кожей; со временемъ кожа твердѣетъ. Китайцы очень цѣнятъ молодые рога и употребляютъ ихъ въ лекарства, въ сухомъ видѣ, противъ лихорадокъ и изнуренія вслѣдствіе чрезмѣрной потери соковъ.

Отдохнувъ часа полтора, мы начали было собираться въ дорогу, какъ пришелъ хозяинъ. Я чрезъ солдата началъ торговаться съ нимъ о быкахъ. Китаецъ запросилъ по пятидесяти мексик. долларовъ за штуку и не хотѣлъ ничего уступить, такъ что мы простились и пошли далѣе. Причиною же, что покупка не состоялась, было незнаніе китайскихъ привычекъ: китаецъ съ перваго раза ни-

www.starieknigi.info

когда не продастъ незнакомцу того, что тотъ покупаетъ. Я не соблюлъ ихъ приличій.

Дорога стала подниматься въ гору. Мѣстами рѣчка *Лѣмза* своимъ изгибомъ подходила къ крутымъ скатамъ, и тогда подъемъ и спускъ по самому краю берега были весьма затруднительны. Къ счастію моему, одна изъ лошадей была корейской породы, привыкшая къ горнымъ странствіямъ, зато другая, русская, при обрывистыхъ берегахъ, постоянно падала съ вышины въ воду и мочила нашъ вьюкъ.

Отойдя версты двѣ отъ фанзы, мы встрѣтили загородь, изъ сваленныхъ деревьевъ; на нихъ набросаны были большіе сучья съ вѣтвями, довольно высоко отъ земли. Солдатъ мнѣ объяснилъ, что это *ямы*, въ которыя ловятъ дикихъ звѣрей: оленей, козъ и пр. Такія загороди дѣлаются на нѣсколько верстъ, преимущественно вдоль рѣчекъ и ручьевъ. На извѣстномъ разстояніи въ этихъ загородяхъ оставлены небольшіе промежутки, въ которыхъ вырыты глубокія и длинныя ямы, обложенныя деревомъ. Длина ихъ до четырехъ аршинъ, а ширина около полутора, такъ что звѣрь не можетъ перескочить. Ямы сверху закрываютъ тонкими прутьями, а потомъ травой и листьями. Такимъ образомъ дикому звѣрю, томимому жаждой, приходится идти вдоль загороди; предъ глазами свободный обманчивый проходъ—и онъ попадаетъ въ яму. Случается, что въ ямахъ бываетъ вода, тогда звѣрь тонетъ, но китаецъ не горюетъ: шкуру снимаетъ и продаетъ, а мясо съѣдаетъ.

Вскорѣ мы набрели на другую фанзу. Хозяинъ ея очень общительный человѣкъ, не старыхъ лѣтъ, пригласилъ къ себѣ, угостилъ медомъ и солеными огурцами, и началъ было готовить ужинъ. Я его поблагодарилъ и объявилъ, что иду на Цема-хэ, а теперь хочу добраться до слѣдующей фанзы, въ этой *падѣ* (*падью* называется по сибирски долина между горъ), чтобы оттуда на лодкѣ переѣхать въ р. Цема. Китаецъ сказалъ, что теперь холодно, и что насъ не повезутъ, такъ какъ уже по берегамъ есть ледъ. Я не повѣрилъ и пошелъ далѣе къ берегу; у большой фанзы насъ встрѣтилъ лай собакъ, а за ними два китайца. По берегу стояло множество мелкихъ долбленныхъ китайскихъ лодокъ, вытащенныхъ изъ воды.

Мое появленіе возбудило вниманіе китайцевъ; они высыпали изъ фанзы и съ любопытствомъ разсматривали меня съ головы до ногъ. Между ними поднялся жаркій споръ: «кто я такой, откуда пришелъ, зачѣмъ?» Не подозрѣвая, что я понимаю по китайски, они начали сговариваться не позволять мнѣ останавливаться

www.starieknigi.info

на ночь въ этой фанзѣ. Чрезъ солдата я спросилъ: не хочетъ ли кто перевести меня въ р. Цема, подождать тамъ до утра и привести обратно? Только одинъ изъ толпы вызвался свезти меня, но только туда, и то за пять долларовъ. Солнце было близко къ горизонту; ѣхать водой предстояло около десяти верстъ; притомъ же явилось новое затрудненіе: куда дѣвать моихъ лошадей? Китаецъ-хозяинъ не брался сохранить ихъ ночью, «потому что тигръ ходитъ». Оставить солдата при лошадяхъ? А кто пригонитъ скотъ, если удастся купить на Цема-хэ. Поручить лошадей китайцамъ я не рѣшался; они обращаются со скотомъ очень небрежно, случается—и колечатъ его. Подумали и рѣшили вернуться ночевать въ оставшуюся позади фанзу, къ любезному хозяину.

Между тѣмъ меня занимала причина, по которой китайцы согласились не пускать насъ ночевать. Для отвлеченія ихъ вниманія я просилъ г. С. спрашивать ихъ о шкурахъ тигровыхъ, оленьихъ и другихъ. Китайцы поддались ловушкѣ, и хозяинъ пригласилъ насъ въ фанзу. Войдя въ нее, мы застали на канѣ четырехъ китайцевъ, сидящихъ за картами. Игра шла очень азартная; но сколько я ни сидѣлъ въ фанзѣ, добиться—на интересъ ли идетъ игра или нѣтъ—не могъ. Наступившіе сумерки принудили меня вернуться въ пройденную фанзу, хозяинъ, который очень обрадовался и пригласилъ насъ ужинать. За ужиномъ было оленье мясо съ вареною зеленью; къ этому мелкоизрубленный чеснокъ съ краснымъ перцемъ и горячая суля, очень крѣпкая. Надобно замѣтить, что китайцы пьютъ водку всегда горячую, изъ маленькихъ чашечекъ, въ которыхъ помѣщается не болѣе чайной ложки, и закусываютъ зеленью, мясомъ, чѣмъ хотите, но пьютъ только до тѣхъ поръ, пока не подадутъ *кашу*, а пить водку послѣ этого, значитъ, доказать свою неученость, незнаніе приличій, однимъ словомъ, уронить себя.

Послѣ ужина китаецъ предложилъ трубку. Чтобы не обижать хозяина и изъ приличія, я взялъ ее, хотя курить табакъ собственнаго ихъ приготовленія не могъ. Хозяинъ убралъ всю посуду, изъ которой ѣли, подмелъ фанзу и началъ готовить постели. Для меня онъ постлалъ нѣсколько оленьихъ шкуръ; сверхъ ихъ положилъ какое-то грязное, весьма подозрительное одѣяло и въ голову—небольшую, крѣпкую четырехъ-гранную подушку, вершковъ двухъ вышиной и толщиной.

Головами всѣ ложились не къ стѣнѣ, а на край кана. На мой вопросъ чрезъ солдата: зачѣмъ они лежатъ головой не къ стѣнѣ, китаецъ объяснилъ, что отъ стѣны голова болитъ.

Всѣ эти приготовленія производилъ онъ при свѣтѣ лучины.

www.starieknigi.info

Начали ложиться; я легъ въ платьѣ, хотя китаецъ и упрашивалъ меня совсѣмъ раздѣться. Китайцы, дѣйствительно, ложась спать ночью, гдѣ бы ни было, въ фанзѣ или въ лѣсу, зимою или лѣтомъ, раздѣваются до-нага. Рубашекъ и нижняго бѣлья не носятъ, а вмѣсто ихъ короткія кофточки съ узенькими рукавами.

Я началъ-было засыпать, какъ лай собаки разбудилъ меня. Въ фанзу взошелъ какой-то китаецъ, повидимому незнакомый хозяину. Послѣдній вскочилъ съ постели, зажегъ лучину; начались церемоніи подчиванія трубкой, угощеніе горячей водкой, наконецъ предложеніе ужина, и хозяинъ снова съѣлъ такую же порцію, какъ и за первымъ ужиномъ.

Послѣ ужина гость разсказалъ, что пришелъ изъ Нингуты; жаловался на манджуръ, которые рѣшительно не позволяютъ торговать съ русскими. Хозяинъ фанзы утѣшалъ его надеждою, что въ *Хей-ше-вей* (т. е. во Владивостокѣ) новый русскій начальникъ, и что онъ взятокъ не беретъ. Разговоръ обо мнѣ такъ заинтересовалъ меня, что сонъ мой совершенно пропалъ. Хозяинъ уступилъ свою постель гостю, а самъ легъ возлѣ него. Конечно, изъ разговора ихъ помню немного, но все таки узналъ, что, по ихъ мнѣнію, русскіе начальники гораздо лучше ихъ, манджурскихъ; при этомъ называли меня человѣкомъ ученымъ, знающимъ всѣ приличія. «Жаль только, говорилъ хозяинъ, что новый начальникъ не женатый, онъ не согласится дать намъ женъ. Тайе (старшина выборный) въ Цема-хе хочетъ самъ просить начальника достать намъ женъ.... Неужели и русскіе начальники не войдутъ въ наше положеніе?...Мнѣ очень хотѣлось помочь китайцамъ, только нужно было узнать отъ нихъ самихъ, откуда и какимъ образомъ достать имъ женъ? Но въ качествѣ унтеръ-офицера, посланнаго отъ начальника, я не хотѣлъ разспрашивать, чтобы, выдавъ себя, не потерять всякое значеніе и уваженіе между китайцами.

Едва стало зориться, мы поднялись и пошли къ р. Май; до фанзы на этой рѣкѣ оставалось верстъ десять. На полдорогѣ встрѣтили китайца, котораго провожатый мой спросилъ о дорогѣ въ Цема-хэ. Китаецъ передалъ, что р. Май стала мерзнуть, что ни на лодкѣ, ни по льду нельзя перейдти на Цема-хэ. Это извѣстіе сильно встревожило меня. Въ мысляхъ представились ужасающія послѣдствія съ оставленными больными матросами, если не достану скота въ деревнѣ на р. Цема. Придется кормить венерическихъ больныхъ солониной; они всѣ перемрутъ. «Что скажутъ обо мнѣ сослуживцы мои, по возвращеніи въ Россію? Будутъ ли они разбирать всѣ обстоятельства, въ которыхъ я нахожусь? Они будутъ смотрѣть на

www.starieknigi.info

послѣдствія....А посѣтители Владивостока, встрѣтивъ большое кладбище—не назовутъ ли меня убійцей, извергомъ?» Эти мысли вложили рѣшимость, во что бы то не стало, быть на Цема-хэ.

Придя въ фанзу, мы спросили хозяина: можно ли идти чрезъ Цема-хэ? Онъ настойчиво толковалъ, что дороги нѣтъ, что она опасна, что ледъ тонкій, идти нельзя. Спутники рѣшились сходить и выбрать переправу. До рѣки было около версты. Въ ожиданіи ихъ я легъ спать, чтобы не говорить съ хозяиномъ, который надоѣдалъ своими разспросами: кто я такой? откуда и куда иду? зачѣмъ со мною провожатые? Я отмалчивался, не желая выдавать знаніе китайскаго языка.

Часу въ третьемъ дня спутники мои вернулись. Оказалось, что на версту выше устья р. Май, ледъ едва держитъ человѣка, а лошадей тутъ перевести нельзя; верстахъ же въ семи выше устья можно перейдти и съ лошадьми, но такъ какъ до деревни трудно было дойдти сегодня, да и ветоши нѣтъ, вся выжжена, нечѣмъ кормить лошадей, то я не рискнулъ идти и рѣшился ночевать, съ тѣмъ, чтобы на завтра рано утромъ перейдти по льду. Солдатъ приготовилъ супъ изъ мяса дикой козы, только что принесенной охотникомъ, которому я было предложилъ приносить битыхъ козъ къ начальнику во Владивостокъ; но онъ запросилъ такую цѣну, что не было никакой возможности сойдтись съ нимъ.

На другой день, рано утромъ, мы отправились къ Цема-хэ, оставивъ нашихъ лошадей на попеченіе хозяина фанзы. Чрезъ р. Май перешли по льду, который трещалъ подъ ногами. Въ деревнѣ, однако, не смотря на всѣ старанія, не могли добиться толку: китайцы не рѣшались продавать быковъ безъ *тайё* (старшины)—а послѣдній былъ въ отсутствіи—и цѣну требовали очень высокую, по сорока долларовъ за штуку. Идти далѣе, еще верстъ за 200, на р. Сучанъ, гдѣ было также поселеніе около 500 китайцевъ, я не рѣшился, потому что ожидалъ прихода судовъ съ орудіями и съ мукой.

Грустно было возвращаться съ пустыми руками; но дѣлать было нечего; я успокоивалъ себя намѣреніемъ послать въ Цема-хэ за тайе и въ Посьетъ за быками, которые приготовлены были тамъ на случай, если придетъ какое нибудь военное судно.

На обратномъ пути, мы остановились на ночлегъ въ той же фанзѣ, гдѣ провели вторую ночь. Хозяинъ очень обрадовался намъ; не зналъ какъ и чѣмъ насъ угостить. Послѣ ужина онъ подошелъ къ солдату и о чемъ то очень убѣдительно просилъ его. Тотъ повидимому не совсѣмъ понималъ его.

www.starieknigi.info

— О чемъ просить тебя китаецъ? спросилъ я его.

— Да кто его знаетъ! проситъ какого-то ребенка. Гдѣ же мнѣ взять ему. Странный человѣкъ, думаетъ, есть у насъ поселки, такъ и ребята должны быть....

— Скажи китайцу, чтобы пришелъ въ Владивостокъ.

Оказалось, что китайцу хотѣлось, чтобы я вытребовалъ къ нему изъ Шантунской области сына его; жена его давно уже умерла, а мальчику 14 лѣтъ, онъ можетъ умереть съ голоду, или его продадутъ въ рабы.

Дома, куда мы вернулись на шестой день къ обѣду, мнѣ объявили, что въ лазаретъ прибыло трое шкунскихъ, въ цынгѣ. Извѣстіе это сильно озадачило меня. Чѣмъ лечить цынготныхъ? Въ отрядѣ черемши заготовлено мало, а весной цынга можетъ показаться между солдатами... Что тогда я буду дѣлать?... Раздумывая объ этомъ, я пока приказалъ топить баню три раза въ недѣлю, заставлять больныхъ париться, въ супъ наливать каждому по нѣсколько ложекъ кислаго квасу, мяса варить по полтора фунта, для того, чтобы и завтракъ цынготнымъ былъ мясной. Между тѣмъ, къ этимъ заботамъ, присоединилась возня съ нѣкоторыми изъ нижнихъ чиновъ и еще новое горе: дали знать что все свѣжее мясо вышло въ лазаретѣ. Я было приготовилъ для себя на зиму трехъ быковъ; нечего дѣлать, пришлось теперь отдать одного; но этого было недостаточно, такъ какъ едва начался декабрь мѣсяцъ. Чѣмъ мнѣ кормить потомъ больныхъ сифилитическихъ и цынготныхъ?— Солониной?—тоже, что дать имъ яду. Мысли эти не давали мнѣ покоя. Къ тому же и денегъ у меня не стало: слѣдовавшаго мнѣ жалованья и столовыхъ денегъ за майскую треть 1861 года, изъ Николаевска не выслали, хотя транспортъ «Японецъ», заходившій сюда, ушелъ оттуда въ началѣ октября; продовольствія же для больныхъ эскадры было оставлено только съ 25 іюля на полтора мѣсяца, въ тѣхъ видахъ, что всѣ больные будутъ взяты изъ Владивостока ранѣе зимы.

Я пошелъ было къ купцамъ, просить у нихъ денегъ взаймы подъ росписку; но одинъ вѣжливо объявилъ, что денегъ у него нѣтъ, а товару сколько угодно; другой, повѣренный амурской К°, отказалъ на отрѣзъ.

Но Богъ не безъ милости! Унтеръ-офицеръ Б. предложилъ мнѣ взять у него пять быковъ, по двадцати долларовъ за штуку, съ тѣмъ чтобы, отдать ему деньги монетой, въ маѣ мѣсяцѣ.

— Хотѣлъ было спустить ихъ на транспортъ, говорилъ онъ, да

www.starieknigi.info

офицеры не захотѣли, а кормить ихъ зимой не чѣмъ; такъ чѣмъ имъ пропадать отъ голоду, лучше безъ барышей продать в. б-дію.

Въ тотъ же день всѣ пять быковъ были убиты; чистаго мяса оказалось въ нихъ около двадцати шести пудовъ. Страннымъ можетъ показаться такая легкость бычачьихъ тушъ; но китайскій способъ кормленія животныхъ, назначаемыхъ въ продажу, объясняетъ это: животное цѣлый день держится на привязи и только утромъ и вечеромъ ему даютъ фунтовъ по пяти травы или ветоши. Б. купилъ этихъ быковъ уже въ половинѣ октября, когда по ночамъ были морозы, травы уже не было, и хотя быковъ и выпускали на подножный кормъ, но отъѣсться они уже не могли. Заготовленнаго мяса не хватило бы, однако, до весны, такъ какъ приходилось расходовать ежедневно по 30 фунтовъ, для того, чтобы бульонъ имѣлъ достаточную крѣпость. И этому горю помогъ случай: двое изъ больныхъ имѣли собственныя деньги. Они просили меня взять ихъ къ себѣ на сохраненіе, а я предложилъ имъ отдать эти деньги мнѣ взаемъ, чтобы для нихъ же купить скота. У обоихъ нашлось до двухсотъ долларовъ.

На счастіе, одинъ китаецъ пригналъ восемь быковъ, изнуренныхъ до крайности, и просилъ за нихъ двѣсти долларовъ. Я началъ торговаться, доказывая китайцу, что скотъ высохъ отъ холода и голода; но онъ, зная крайнюю потребность въ свѣжемъ мясѣ, упрямился. Дня три прошло въ переторжкѣ. Я давалъ сто долларовъ, потомъ прибавилъ одинъ, китаецъ спустилъ пятнадцать, и наконецъ сошлись на сто двадцати долларахъ. Я хотѣлъ было хоть нѣсколько покормить этихъ быковъ; но оказалось, что сѣна не ѣдятъ, а только солому съ мукой, сѣчку; муки же было мало, и я рѣшился всѣхъ убить. Одинъ изъ быковъ оказался съ поврежденной печенью и селезенкой, на всѣхъ внутренностяхъ были мелкіе нарывы; я не рѣшался употреблять такое мясо въ пищу и приказалъ всю тушу вывести на Амурскій заливъ. Солдаты упрашивали отдать имъ это мясо, говоря, что «не такое ѣдали на Амурѣ»...

Теперь мнѣ слѣдуетъ вернуться нѣсколько назадъ: долго я не рѣшался отправить почту въ Николаевскъ, боясь подвергнуть посланцевъ, по дорогѣ на озеро Ханкай, проходившей по болотистой мѣстности, лишеніямъ всякаго рода, и откладывалъ отправленіе почты со дня на день. Но теперь представился удобный случай. Еще въ сентябрѣ мѣсяцѣ, на р. Суйфунѣ, въ китайской фанзѣ былъ оставленъ г. полковникомъ Б. больной солдатъ Батовъ, съ приказаніемъ отправить его по выздоровленіи на озеро Ханкай, въ постъ Турій рогъ. Теперь-то Батовъ и вызвался провезти

www.starieknigi.info

людей той дорогой, которою прошелъ г. Б. съ озера Ханкай на р. Суйфунъ.

Людямъ, отправлявшимся съ почтой, я приказалъ найдти китайскую дорогу. Мнѣ и самому хотѣлось сходить на оз. Ханкай, осмотрѣть мѣстность, а главное, спустить гребную канонирскую лодку, которая была выброшена на берегъ въ іюлѣ 1861 г., отъ незнанія дѣла офицеромъ линѣйнаго баталіона, которому поручено было командованіе лодкой. Въ этой канонирской лодкѣ ощущалась крайняя необходимость, при снабженіи провизіей нашихъ постовъ, расположенныхъ по р. Сунгача и по озеру Ханкай. Мнѣ казалось, что, можетъ быть, явится возможность на этой лодкѣ доставлять и купеческіе товары съ р. Усури на Турій рогъ, отъ котораго въ десяти верстахъ проходитъ большая китайская дорога, изъ Нингуты, Саксина, Гирина и др. городовъ Манджуріи. Китайцы не разъ намекали мнѣ на этотъ путь ихъ сообщеній, проложенный ими во избѣжаніе манджурскаго надзора, а главное, чтобъ не платить взятокъ, которыя собираются манджурскими начальниками карауловъ въ свою пользу. Дорога эта чрезъ Ледоковъ (верстахъ въ тридцати отъ р. Суйфуна) идетъ на р. Цему и по всему побережью Японскаго моря до залива Св. Ольги. Освобожденіе этого пути отъ манджурскаго надзора и открытіе на немъ свободнаго движенія, казалось мнѣ, могли привязать китайцевъ къ русскимъ, такъ какъ они увидѣли бы, что правительство наше входитъ въ ихъ нужды и старается объ улучшеніи ихъ благосостоянія.

Въ первыхъ числахъ декабря возвратились посланные мною съ почтой. На вопросъ, какъ они шли на Ханкай и оттуда, они отвѣчали, что Батовъ привелъ ихъ съ верхняго суйфунскаго станка на Ханкай на третьи сутки; что они шли открытымъ мѣстомъ два дня, сидѣли на однихъ сухаряхъ, потому что лѣсу по дорогѣ нѣтъ, не чѣмъ было огня разложить. На третій день утромъ пришли на «Камень Рыболовъ»; тамъ просидѣли недѣлю, потому что ждали росписки въ полученіи почты съ Турьяго рога, гдѣ живетъ офицеръ. Отъ «Камня Рыболова», верстахъ въ четырехъ, есть очень хорошая фанза, хозяева которой указали имъ большую дорогу, но стращали манджурами. Въ обратный путь они дошли этой дорогой до р. Суйфуна въ *шесть* сутокъ. Вся почти дорога идетъ горами и въ день болѣе 25 верстъ сдѣлать нельзя. Только въ одномъ мѣстѣ необходимо пройдти болѣе 50 верстъ безъ фанзъ, а то всю дорогу солдаты ночевали въ фанзахъ, гдѣ ихъ кормили ужиномъ, а по утрамъ завтракомъ. Денегъ у нихъ съ собой не было, и они сказывали китайцамъ, чтобъ тѣ пришли за деньгами ко мнѣ. Всѣ

www.starieknigi.info

фанзы по дорогѣ очень чистыя, и хозяева хорошіе; манджуръ же не встрѣчали.

Меня утѣшила эта новость; если обстоятельства позволятъ, думалось мнѣ, я самъ пройду этой дорогой на лошадяхъ и гораздо скорѣе, не буду ночевать на открытомъ воздухѣ и соберу нужныя для меня свѣдѣнія. Чрезъ нѣсколько дней, мнѣ говорятъ, что съ Ханкая пришелъ китаецъ и желаетъ меня видѣть. Онъ прямо началъ съ жалобы:

— Два солдата проходили по фанзамъ съ озера Хай-кана, ѣли, спали и денегъ не платили.

— Сколько нужно серебра? спросилъ я.

— По двадцати копѣекъ съ каждаго человѣка въ день.

Мнѣ пришлось заплатить около трехъ рублей.

— Довольно? спросилъ я китайца.

— Благодарю; довольно, довольно, отвѣчалъ утѣшенный китаецъ, и съ обычными церемоніями складыванія рукъ и поклоновъ удалился.

Эта плата произвела свое дѣйствіе и на солдатъ и на китайцевъ. Китаецъ ушелъ отъ меня въ восторгѣ и всѣмъ своимъ разсказывалъ про меня небылицы въ лицахъ, а солдаты радовались, что въ слѣдующія командировки съ почтой, они будутъ получать кормовыя деньги. Имъ дѣла не было до того, чьи это деньги,— казенныя или мои собственныя; они видѣли только, что объ нихъ заботятся даже и въ дорогѣ.

— Бери съ собой, разсуждали солдаты, только патроны, да ружье, да пошту (почту) и вали, а объ сухаряхъ и не думай, кормовыя въ голенищахъ; знай болтай ногами отъ фанзы до фанзы. Пришелъ куда, китаецъ корми, пои, да и спать уложи,—вѣдь деньги платишь,—знатный баринъ....Бывало, тащи на себѣ фунтовъ тридцать одной провизіи, да пару сапогъ, а теперь ничего этого не нужно. Пришелъ въ фанзу, сапоги положилъ на канъ, или надъ угольникомъ повѣсилъ, смотришь къ утру обувь сухая, китайскимъ масломъ смажешь и мягко надѣвать...Спасибо капитану.

Солдаты становились ко мнѣ довѣрчивѣе, хотя и не могли забыть лакомаго для нихъ корчемства, которое было сильно развито между ними прежде, а теперь совсѣмъ запрещено, подъ опасеніемъ казни. Нѣтъ, нѣтъ, у кого нибудь и сорвется съ языка, что они лишены мною «хорошей добычи деньжатъ».

Кажись, не о чемъ бы тужить; но скорбь явилась новая. Съ самаго моего поступленія, солдаты объявили претензіи, о неполученіи разнаго положеннаго довольствія за прежнее время; я написалъ

www.starieknigi.info

тогда же ихъ ротному командиру, начальнику поста Новгородскаго, но отвѣта не получалъ, хотя случаи представлялись нѣсколько разъ. Въ началѣ октября, я повторилъ просьбу, и снова никакого отвѣта. Это заставило меня, вслѣдствіе убѣдительныхъ просьбъ нижнихъ чиновъ, опять снарядить въ Посьэтъ почту, уже съ довольно энергической бумагой. Вмѣсто отвѣта, ротный командиръ рѣшился самъ пріѣхать ко мнѣ. Въ рождественскій сочельникъ, рано утромъ, человѣкъ мой внезапно вбѣгаетъ въ комнату и чуть не во все горло кричитъ:

— Кажись, баринъ изъ Посьэта пріѣхалъ.

Я, какъ былъ, такъ и вылетѣлъ на дворъ. Дѣйствительно, пріѣхалъ Ч., весь побагровѣвшій отъ холода.

— Да, что у васъ за мертвое царство? проговорилъ онъ. Вотъ ужъ битыхъ полчаса стою и никого не вижу. Выглянула было какая-то сонная баба, да и та спряталась. Покойно же вы живете... или безъ вашего вѣдома ни одинъ человѣкъ не смѣетъ показать носа на дворъ....Отъ холода Ч. едва говорилъ. Я пригласилъ его къ себѣ; тотчасъ же велѣлъ истопить баню пожарче и принялся угощать гостя, чѣмъ Богъ послалъ. Согрѣвшись и отдохнувъ отъ дороги, Ч. отправился со мною въ казарму. Онъ привезъ съ собою жалованье за двѣ трети и еще кой-какія деньги, слѣдовавшія нижнимъ чинамъ. Передъ раздачей денегъ, Ч. объявилъ солдатамъ, что всѣ претензіи были извѣстны ему уже два года, и что онъ нѣсколько разъ писалъ о нихъ батальонному командиру, но отвѣта нѣтъ до сихъ поръ.

— А чтобы еще болѣе убѣдить васъ, я, ребята, привезъ съ собой всѣ ротныя шнуровыя книги, чтобы и лейтенантъ и вы провѣрили лично сами.

Такимъ образомъ команда успокоилась и снова стала ждать удовлетворенія ея претензій, обнадеженная моею энергическою поддержкою.

Первый день праздника прошелъ пріятно. Послѣ обѣдницы въ казармѣ, Ч. выпилъ со мной за здоровье команды по рюмкѣ водки. У солдатъ въ этотъ день были, въ первый разъ какъ они во Владивостокѣ, пироги. И было изъ чего сдѣлать. Они заработали до трехсотъ рублей въ пятидневную стоянку транспорта амурской К° *Св. Ѳеодосій*. Въ этотъ же день у меня былъ пирогъ, на который приглашено было все общество, а на второй день, довѣренный амурской К°, въ свою очередь, сдѣлалъ пирогъ, съ приглашеніемъ всѣхъ въ свою кануру. Меня утѣшало, что, наконецъ-то, наше общество сойдется и можно будетъ жить не скучая, а главное, что

www.starieknigi.info

мнѣ удастся, наконецъ, убѣдить нашихъ купцовъ-сибиряковъ въ той истинѣ, что китайцы не такъ легко сходятся съ иностранцами, какъ они показываютъ; что китайцу, съ которымъ хочешь войдти въ торговыя сношенія, сперва нужно внушить довѣріе къ себѣ, а потомъ уже начинать веденіе дѣлъ,—словомъ, сперва нужно сблизиться съ ними.

Причиною личнаго свиданія со мною, у Ч. была, кромѣ изложеннаго выше, еще и та, что онъ получилъ изъ Николаевска предписаніе имѣть готоваго каменнаго угля, не менѣе 100 000 пудовъ. Пластъ каменнаго угля, который разрабатывался въ Посьэтѣ, въ теченіе лѣта 1861 года, совершенно выклинился. Всѣ поиски угольныхъ пластовъ около поста остались тщетными. Ч. рѣшился ѣхать ко мнѣ, чтобы отыскать хорошій пластъ и заложить работу, о которой я не имѣлъ никакого понятія, а зналъ лишь три мѣста въ Амурскомъ заливѣ съ углемъ, но какого качества уголь въ этихъ пластахъ, рѣшительнаго мнѣнія сказать не могъ. Рѣшили на третій день праздника ѣхать осмотрѣть мѣста обнаженія каменно-угольныхъ пластовъ и выбрать болѣе удобное для добычи... Но разстроенное здоровье Ч. заставило насъ отложить эту поѣздку на нѣсколько дней.

Въ эти дни я очень сошелся съ нимъ и пріобрѣлъ отъ него много полезныхъ знаній относительно команды. Оказалось, что солдаты обманывали меня въ работахъ на каждомъ шагу, какъ *не-амурца* и новичка въ новомъ дѣлѣ. И въ другихъ отношеніяхъ бесѣды съ Ч. были мнѣ полезны: у меня явился новый взглядъ на свои настоящія обязанности; я понялъ, что долженъ работать и хлопотать не для одного только своего поста, но имѣть всегда въ виду весь край и въ особенности необходимость сближенія съ китайцами, такъ чтобы и отдаленныя китайскія деревни возъимѣли желаніе присоединиться къ русской семьѣ народной. Ч. стремился къ той же цѣли, что и я: привязать китайцевъ къ русскимъ; начать развитіе края; доказать сибирякамъ, что они грѣшатъ незнаніемъ Китая, его потребностей, нуждъ и *того*, какими средствами вызвать тѣ громадной величины богатства, которыя Китай поглощаетъ въ себѣ и никому не расточаетъ.

Намъ казалось, что мы, заброшенные сюда судьбой, не встрѣтимъ противодѣйствія, котораго бы не въ состояніи были одолѣть собственными силами. Насъ утѣшало и подкрѣпляло то, что все сдѣланное въ этомъ краѣ, худое и хорошее—будетъ наше собственное, исполненное доброй волей....

www.starieknigi.info

На нашу долю выпало изученіе мѣстности, потребностей жителей не только нашего околодка, но и Манджуріи. Трудъ тяжелый, потому что нужно было намъ самимъ сдѣлаться китайцами, чтобы сознать осязательно причины китайской изолированности и средства, которыми бы можно уничтожить ее.

Члены нашей прежней пекинской духовной миссіи не обращали вниманія на внутренній строй жизни Китая, вслѣдствіе какой то слѣпой покорности тѣмъ правиламъ, которыя дальновидные китайскіе сановники установили для членовъ миссій. Теперь, впрочемъ, можно надѣяться, что постоянное присутствіе въ Пекинѣ нашего министра-резидента раскроетъ для Россіи китайскія двери настежь и дастъ возможность сбывать русскія произведенія, взамѣнъ того количества звонкой монеты, которую ежегодно отдаютъ за чай. Время покажетъ, какъ пойдутъ наши дѣла съ Китаемъ. Неужели они останутся statu quo?...Избави Богъ!...

Тихо, въ пріятной бесѣдѣ, встрѣтили мы новый, 1862 годъ и, пожелавъ другъ другу здоровья, улеглись спать.

Евгеній Бурачекъ.

(*Продолж. будетъ*).

www.starieknigi.info

www.starieknigi.info

ОЧЕРКЪ ИСТОРІИ
ФИЗИКО-МАТЕМАТИЧЕСКИХЪ НАУКЪ.

СТАТЬЯ ШЕСТАЯ.

ГЛАВА I.

ГРЕЦІЯ.

(ПРОДОЛЖЕНІЕ.)

§ 14. Работы Аристотеля по области организмовъ.—Труды по ботаникѣ.—Собственный опытъ Аристотеля въ анатоміи и физіологіи.—Его ошибки.—Его заслуги.—Его труды по анатоміи и физіологіи.—Его классификація.—Психологія.—Значеніе Аристотеля.

Наибольшею извѣстностью пользуются труды Аристотеля въ области органическихъ существъ, и эти то труды преимущественно пріобрѣли ему въ глазахъ французскихъ ученыхъ XIX вѣка тѣ громкія похвалы, которыя мы привели выше. Всѣ существующія еще сочиненія этой группы относятся къ зоологіи или, въ частности, къ антропологіи. Это прежде всего «Исторія животныхъ» (περὶ ζῴων ἱστορία) въ 10 книгахъ—болѣе популярное нѣмъ ученое сочиненіе, преимущественно описательное, заключающее: общій очеркъ раздѣленія животныхъ, потомъ сравнительно анатомическое ихъ описаніе, сначала для животныхъ, имѣющихъ кровь, потомъ для животныхъ, ея неимѣющихъ; описаніе отправленія чувствъ, голоса, сна и бодрствованія животныхъ; половой процессъ; о жизни и нравахъ живот-

www.starieknigi.info

ныхъ (1). Несравненно болѣе систематичны 4 книги: «О частяхъ животныхъ» (π. ζώων μορίων) и 5 книгъ «О произвожденіи и развитіи животныхъ» (π. ζώων γενέσεως). Первая книга перваго изъ этихъ сочиненій заключаетъ какъ бы общее введеніе къ изслѣдованію животныхъ организмовъ. Затѣмъ разсматриваются однородныя ткани, составляющія организмъ (омеомеріи: кровь, мясо, кости и т. под.); за тѣмъ органы изъ нихъ составленные (2). Второе сочиненіе есть, по указанію въ немъ самомъ встрѣчающемуся (3), продолженіе перваго и заключаетъ физіологическое и сравнительно-анатомическое изслѣдованіе половыхъ органовъ; пятая книга составляетъ рядъ изслѣдованій о физіологическихъ и потологическихъ измѣненіяхъ различныхъ органовъ и ихъ отправленій, неимѣющее прямаго отношенія къ общему заглавію сочиненія (4). Весьма важную потерю составляютъ для насъ изъ сочиненій Аристотеля, сюда относящихся, его «Анатомическія изображенія» (ἀνατομαί), на которыя встрѣчаемъ нѣсколько указаній (5). Впрочемъ, въ позднѣйшій періодъ древности существовалъ длинный списокъ апокрифическихъ сочиненій по зоологіи, приписанныхъ Аристотелю, число которыхъ доходило до 70 (6). Съ предыдущею группою тѣсно связаны три книги Аристотеля «О душѣ» (π. ψυχῆς) (7), и рядъ небольшихъ статей по разнымъ антропологическимъ вопросамъ (Parva naturalia) (8). Въ сборникѣ «Проблемъ», о которомъ

---

(1) Имѣлся въ виду нѣмецкій переводъ Кюльба (1856). Для всей этой группы особенно важно *J. B. Meyer*: «Aristoteles Thierkunde» (1855). Предыдущее содержаніе относится къ книгамъ I—IX; книга X: о неплодородіи, признается Целлеромъ, Брандисомъ, Шнейдеромъ и Розе за непринадлежащую Аристотелю, и, во всякомъ случаѣ, не относится къ «Исторіи животныхъ».

(2) Имѣлось въ виду греко-нѣмецкое изданіе съ переводомъ и примѣчаніями Франціуса (1853) и нѣмецкій переводъ Кюльба (1857).

(3) I, 1 (въ перев. Ауберта и Виммера, стр. 39).

(4) Имѣлось въ виду греко-нѣмецкое изданіе съ переводомъ и объясненіями Ауберта и Виммера (1860).

(5) См. *Zeller*, 66, прим. 1 и *Zell*: «Aristoteles» въ «*Pauly's* Real-Encyclopädie» I (вт. изд. 1865) стр. 1677.

(6) *Zeller*: 65, прим. 1. Изъ существующихъ признается преимущественно недостовѣрною «О движеніи животныхъ» (*Zeller*, 69). Если Аристотель и писалъ медицинскія сочиненія, то они потеряны, но Целлеръ (70, 71) считаетъ подложными всѣ упоминаемыя въ спискахъ сочиненія Аристотеля по антропологіи, медицинѣ, земледѣлію и охотѣ. Точно также считается недостовѣрною «физіономика» (въ нѣм. перев. *Крейца*, 1847 вмѣстѣ съ «Parva naturalia»).

(7) Имѣлся въ виду нѣмецкій переводъ *Крейца*, 1847.

(8) Имѣлся въ виду нѣм. перев. *Крейца*, 1847. Обыкновенно даютъ группѣ этихъ сочиненій латинское названіе. Въ частности это: 1) О чувствахъ и чувственныхъ предметахъ; 2) О воспоминаніи и припоминаніи; 3) О снѣ и бодрство-

www.starieknigi.info

мы говорили въ предыдущемъ параграфѣ, есть также вопросы, сюда относящіеся, и можетъ быть иные восходятъ къ Аристотелю.

По ботаникѣ не осталось ни одного цѣльнаго сочиненія отъ Аристотеля, хотя почти достовѣрно, что онъ растеніямъ посвятилъ спеціальный трудъ ([9]). Впрочемъ, въ его сочиненіяхъ по зоологіи разсѣянъ рядъ данныхъ, которыя позволяютъ судить и о ботаническихъ теоріяхъ Аристотеля.

Растенія для Аристотеля составляютъ ступень существъ, далеко превосходящую существа безжизненныя, и хотя онѣ ниже животныхъ, но между ними и животными Аристотель не находитъ очень рѣзкой границы и постоянно сближаетъ ихъ съ безпозвоночными животными. Въ растеніяхъ для него нѣтъ различія половъ, какъ нѣтъ различія сна отъ бодрствованія. Но онъ различаетъ въ нихъ три части: нижнюю—корень, служащій для питанія и соотвѣтствующій головѣ животныхъ, среднюю — стволъ, и верхнюю, заключающую сѣмена и плоды, образующіяся изъ отдѣленій, какъ бы отъ избытка пищи. Замѣчательно, что Аристотель указываетъ на обстоятельство, что избытокъ плодовъ истощаетъ растенія, а растенія, богатыя листьями и махровыми цвѣтами, даютъ мало плодовъ. Встрѣчаемъ также замѣчанія о вліяніи температуры на развитіе растеній, о паразитныхъ растеніяхъ, о размноженіи растеній отводками, о развитіи и умираніи растеній ([10]).

Обращаясь къ зоологическимъ трудамъ Аристотеля, намъ прежде всего приходится опредѣлить, до какой степени доходили его личныя наблюденія. Если мы уже выше имѣли случай указать, что Аристотель говоритъ о наблюденіяхъ, продолжавшихся десятки лѣтъ, по предмету, менѣе его интересовавшему, то едва ли можетъ представиться сомнѣніе въ томъ, что Аристотель производилъ тщательныя наблюденія въ области, которой онъ посвятилъ самую обширную часть своихъ трудовъ. Правда, во многихъ случаяхъ онъ ссылается на свидѣтельства рыбаковъ, пастуховъ и т. под., свидѣтельства, которыя, большею частью, онъ не былъ въ состояніи подвер-

---

ваніи; 4) О сновидѣніяхъ; 5) О толкованіи сновидѣній; 6) О долгой и короткой жизни; 7) О молодости и старости, о жизни и смерти; 8) О дыханіи.

([9]) См. *Zeller*, 69, прим. 3. *K. Zell:* «Aristoteles» 1679, 1680. Также *E. N. F. Meyer:* «Gesch. d. Botanik» I. 88—146. Книга «О растеніяхъ», еще существующая и приписанная Аристотелю, считается недостовѣрною, и Мейеръ приписываетъ ее Николаю Дамаскину.

([10]) У *E. N. F. Meyer*: «Gesch. d. Botanik» I, 88—146, собраны всѣ мѣста Аристотеля, относящіяся къ растеніямъ, въ нѣм. переводѣ. Въ греческомъ оригиналѣ эти мѣста собраны въ *Fr. Wimmer*: «Physiologiae Aristotelicae fragmenta» (1838).

www.starieknigi.info

гнуть критикѣ; но именно эти указанія источниковъ показываютъ его добросовѣстность и представляютъ нѣкотораго рода ручательство, что Аристотель пользовался тѣми средствами, которыя имѣлъ подъ рукой, на сколько это было ему возможно.

Но здѣсь представляется вопросъ о разсѣченіяхъ животныхъ и человѣка. Понятно, что искусство разсѣченія и препарированія труповъ, необходимое для надлежащаго изученія анатомическаго строенія, совершенствовалось вмѣстѣ съ развитіемъ анатомическихъ познаній, и что надлежащее употребленіе анатомическихъ инструментовъ немыслимо безъ предварительнаго довольно хорошаго знакомства съ внутреннимъ строеніемъ тѣла. Но мы видѣли, каковы были въ этомъ случаѣ познанія Гиппократа. Познанія, пріобрѣтенныя Аристотелемъ въ юности, не могли быть обширнѣе. Между тѣмъ съ него начинается научное изслѣдованіе анатоміи; Аристотель, сразу поставилъ вопросъ въ анатоміи, въ самой обширной его формѣ, въ формѣ сравнительнаго изученія органовъ для отысканія аналогій въ ихъ строеніи. Поэтому мы не должны удивляться, если средства разсѣченія были имъ употреблены не всегда удачно, если онъ не всегда умѣлъ видѣть то, что теперь бросается въ глаза при первомъ приступѣ къ дѣлу, когда традиція подготовила руку, глазъ и мысль испытателя. Кромѣ того, разсѣченіе человѣческихъ труповъ встрѣчало еще слишкомъ сильное сопротивленіе въ общественныхъ предразсудкахъ, и вопросъ о томъ, разсѣкалъ ли Аристотель человѣческіе трупы, долженъ быть оставленъ подъ большимъ сомнѣніемъ ([11]). Вообще, въ противуположность точности наблюденій Ари-

([11]) Утвердительно его рѣшали: Баркузенъ (De medicinae originae et progressu 1723), Галлеръ, Гарлесъ (Gesch. d. Hirn-und Nervenlehre im Alterthume, 1801), Шпренгель (Gesch. d. Arzneykunde, 1821) и др. Отрицательно: Коринтіусъ (Introd. in ortem medicam, 1787), Кокки (Discorso intorno l'anatomia, 1824), Порталь (Hist. de l'anat. et de la chirurgie, 1770), наконецъ Дж. Г. Люисъ, посвящающій этому предмету особое разсужденіе (впрочемъ не очень доказательное); онъ прибавляетъ относительно вопроса о томъ, разсѣкалъ ли Аристотель человѣческіе трупы: «If the answer would be affirmative, it would be still more damaging to his reputation, since it would render many of his errors unpardonable». Я не могу согласиться съ послѣднимъ положеніемъ, потому что до сихъ поръ точно передать то, что видѣлъ, есть одна изъ трудныхъ задачъ наблюдателя, и если въ наше время возможность ошибки заключена между болѣе тѣсными предѣлами, то въ періодъ Аристотеля эти предѣлы должны быть значительно расширены. — Самый важный аргументъ, говорящій въ пользу того, что Аристотель разсѣкалъ трупы, это собственныя слова Аристотеля, обращенныя къ противникамъ подобныхъ занятій: «Нельзя безъ большаго отвращенія смотрѣть на части, изъ которыхъ состоитъ человѣкъ, какъ то: кровь, мясо, кости, жилы и тому подобное. Но должно себѣ представить, что тотъ, кто разсматриваетъ что либо изъ этихъ частей или сосудовъ,

www.starieknigi.info

стотеля, которую превозносили его французскіе хвалители, новѣйшій физіологъ-изслѣдователь его трудовъ, Дж. Г. Люисъ, приходитъ къ такому заключенію.

«Послѣ долгаго и подробнаго изученія, я принужденъ составить мнѣніе, совершенно отличное отъ того, которое обычно между критиками и историками... Болѣе безпристрастная критика открыла, что онъ (Аристотель) не далъ ни одного анатомическаго описанія, имѣющаго малѣйшую цѣнность. Все, что онъ зналъ, могло быть извѣстно и было вѣроятно извѣстно, безъ разсѣченій. Случайныя открытія въ бойняхъ и на поляхъ сраженій, вмѣстѣ со свѣденіями, собранными при гаданіяхъ по внутренностямъ и бальзамированіяхъ, вѣроятно составляли все, что онъ зналъ о человѣкѣ и о большихъ животныхъ. Я не хочу утверждать, что онъ не вскрывалъ ни одного животнаго; напротивъ, весьма вѣроятно, что онъ вскрывалъ довольно много ихъ. Но я увѣренъ, что онъ не сдѣлалъ ни одного разсѣченія тѣмъ тщательнымъ, систематическимъ способомъ, который необходимъ для чего либо бо́льшаго, чѣмъ общее знакомство съ расположеніемъ главныхъ органовъ. Онъ никогда не прослѣдилъ на всемъ пути сосуда или нерва; онъ никогда не замѣтилъ начала и прикрѣпленія мускула; никогда не разобралъ составныхъ частей органа; никогда не уяснилъ себѣ совокупленія органовъ въ системы ([12]).»

Съ этими словами можно согласиться почти вполнѣ, за исключеніемъ того, что для *нашего* времени конечно анатомическія описанія Аристотеля потеряли всякую цѣнность, но для его *современниковъ* и ближайшихъ послѣдователей они имѣли цѣнность весьма значительную, давая полную и хотя приблизительно-вѣрную картину устройства организма и вызывая послѣдователей на пополненіе и на исправленіе частностей въ установленной схемѣ.

Ошибки Аристотеля въ анатоміи слишкомъ многочисленны и слишкомъ бросаются въ глаза, чтобы можно было на минуту допу-

---

изслѣдуетъ не вещество ихъ и не для нихъ самихъ, а въ виду цѣлаго тѣла» («О частяхъ животныхъ» I, 5; въ перев. Прантля 41). Люисъ добросовѣстно привелъ эти слова, но считаетъ ихъ недостаточными для того, чтобы перевѣсить противоположныя доказательства. Мнѣ кажется, что на основаніи словъ Аристотеля можно допустить, что онъ разсѣкалъ человѣческіе трупы, но такъ мало, что любовь къ знанію не успѣла вполнѣ побороть «большаго отвращенія», и эти разсѣченія, дѣлаемыя втайнѣ, урывками, можетъ быть при весьма неудобной обстановкѣ, по одному въ нѣсколько лѣтъ, когда представлялся удобный случай, не могли дать весьма точныхъ результатовъ. Но, повторяю, положительнаго рѣшенія высказать нельзя.

([12]) *G. H. Lewes* «Aristotle» 156—157.

www.starieknigi.info

стить точность его наблюденій. Сердце для него есть центръ чувствительности, имѣетъ только три полости и лежитъ выше легкихъ, тамъ, гдѣ дыхательная трубка раздѣляется на двѣ; почки у человѣка дольчатыя, какъ у быка; матка дѣлится на двѣ части; мозгъ лишенъ крови, и задняя часть черепа пуста. Аристотель не знаетъ мускуловъ, не знаетъ двойственности легкихъ, и сухожилія (которыя носятъ у него названія *νεῦρα*, что побуждало долго принимать это слово въ смыслѣ *нервовъ*) у него идутъ отъ сердца ([13]). Все это справедливо и если бы оно было иначе, то исторія науки не существовала бы. Наука могла бы родиться во всеоружіи, со всѣми своими предосторожностями и сложными пріемами, въ мозгу одного человѣка ([14]), и онъ бы ее повѣдалъ человѣчеству, какъ сверхъестественное откровеніе. Искусство препарировать трупы еще не существовало, и точному наблюденію *должно* было предшествовать весьма грубое. Но посмотримъ, что сдѣлалъ со своими небольшими средствами Аристотель, вооруженный лишь своими глазами, не знавшій, какъ приступить къ научному разсѣченію животнаго, перерѣзывавшій вѣроятно заразъ мускулы, нервы и кровеносные сосуды, и опиравшійся въ своихъ выводахъ, въ замѣнъ нашей физики и химіи, на соображенія, весьма мало основательныя.

Во первыхъ, насъ поражаетъ широта взгляда, которая ищетъ аналогію во всемъ животномъ царствѣ; органы человѣка становятся здѣсь лишь исходною точкою для ряда преобразованій и замѣненій, ряда, который проходитъ чрезъ всѣ классы животныхъ. Уже это одно требованіе *сравнительно-анатомическаго* изслѣдованія должно было поставить высоко Аристотеля въ глазахъ Кювье и Сент-Илера, замѣчательнѣйшихъ сравнительныхъ анатомовъ. Конечно, Аристотель часто ошибался въ своихъ аналогіяхъ, но если и теперь, при всѣхъ средствахъ науки, ученые еще спорятъ объ аналогіяхъ между органами позвоночныхъ и безпозвоночныхъ животныхъ, то ошибки Аристотеля были совершенно въ порядкѣ вѣщей; тѣмъ не менѣе задача была поставлена, путь былъ начерченъ, и оставалось лишь дополнить и исправить недостатки его.

Теплота была для Аристотеля однимъ изъ важныхъ физіологическихъ дѣятелей, но, не обладая инструментами для измѣренія тем-

---

([13]) Не приводя ссылокъ по всѣмъ этимъ пунктамъ, укажемъ на главы *G. H. Lewes*: «Aristotle» объ анатоміи Аристотеля и о физіологіи Аристотеля, гдѣ собрано большинство ихъ.

([14]) Кювье (Hist. d. sciences naturelles, I, 130) говоритъ: Avant Aristote.... la science n'existait pas. Il semble qu'elle soit sortie toute faite du cerveau d'Aristote, comme Minerve, toute armée du cerveau de Jupiter.

www.starieknigi.info

пературы и имѣя предшественниковъ философовъ, которые справедливо сомнѣвались въ вѣрности оцѣнки степени теплоты и холода путемъ прямаго ощущенія, Аристотель заключалъ часто о степени теплоты того или другаго органа, того или другаго животнаго по умозаключенію отъ предположеній, часто весьма ошибочныхъ ([15]); но ученіе о животной теплотѣ доставило Аристотелю прочную основу для его опредѣленій взаимныхъ отношеній органовъ. Центръ же теплоты въ животномъ Аристотель искалъ въ сердцѣ, которое составляетъ для него важнѣйшій органъ и центръ всѣхъ главныхъ отправленій (даже движенія и чувствительности, какъ сказано выше) и которое Аристотель называетъ «акрополемъ тѣла» ([16]). Онъ первый ([17]) указалъ на происхожденіе венъ изъ сердца (а не изъ головы), отличилъ аорту, замѣтилъ, какъ должно полагать, различіе между венозною и артеріальною кровью ([18]). Но на этомъ остановилось у него развитіе знанія кровеносной системы. Онъ искалъ и у многихъ животныхъ аналогію сердца, но, по видимому, ошибочно ([19]). Слѣды одного изъ его ошибочныхъ взглядовъ на кровеносную систему не изгладились совершенно и въ наше время: не зная кровеобращенія, онъ полагалъ, что кровь, вырабатываемая сердцемъ, разносится сосудами во всѣ части тѣла, и тамъ изъ нея образуются различныя ткани. Мнѣніе о непосредственномъ построеніи тканей изъ частицъ крови еще недавно было очень обыкновенно, да и теперь не вполнѣ исчезло ([20]).

Вопросъ о томъ, зналъ ли Аристотель нервы, не совсѣмъ легко рѣшить. По видимому, онъ, анатомически, отличалъ по крайней мѣрѣ нѣкоторые изъ нихъ (напримѣръ, оптическій нервъ), хотя не зналъ нервной *системы*; физіологическое же отправленіе ихъ было ему совершенно незнакомо, онъ принималъ ихъ за каналы, служащіе для питанія органовъ чувствъ ([21]). Мозгу онъ придавалъ самое большое значеніе послѣ сердца, но считалъ его отправленіемъ—охлажденіе ([22]). Онъ зналъ нечувстви-

---

([15]) *J. B. Meyer*: «Aristoteles Thierkunde» (1855) 420 и слѣд.

([16]) «О част. жив.» III, 7; у *Франциуса*, 153.

([17]) *J. B. Meyer*, 421 цитир. *Thielman*: «Veterum opin. de Angiol. atque sang motu» (1832) 28.

([18]) См. Франциуса въ его переводѣ Аристотеля «О частяхъ животныхъ» прим. 31 къ книгѣ III; стр. 292.

([19]) *I. B Meyer*: «Arist. Thierk.» 429 и ссылки тамъ.

([20]) *G. H. Lewes*: «Aristotle» 173.

([21]) Тамъ же, 203.

([22]) По всей вѣроятности къ Аристотелю восходитъ противуположеніе, столь обычное до сихъ поръ въ беллетристикѣ, между *холодною головою*, *холоднымъ мозгомъ* и *горячимъ сердцемъ*.

www.starieknigi.info

тельность нѣкоторыхъ частей мозга ([23]), видѣлъ, можетъ быть, мозгъ полипа и высшихъ молюсковъ ([24]). Аристотель много занимался вопросомъ объ органахъ чувствъ въ разныхъ классахъ животныхъ. Осязаніе и вкусъ приписывалъ онъ имъ всѣмъ и считалъ необходимою принадлежностью животнаго; существованіе органовъ для прочихъ чувствъ онъ связывалъ съ способностью передвиженія. Конечно и здѣсь основанія его заключеній о существованіи того или другаго органа чувствъ у того или другаго класса животныхъ весьма недостаточны, но Юргенъ Бона Мейеръ справедливо замѣчаетъ, что мы не особенно далеко ушли въ нашихъ пріемахъ умозаключеній о существованіи органовъ чувствъ у животныхъ (особенно у низшихъ) отъ Аристотеля ([25]).

Аристотель не допускалъ группировки подъ терминомъ *дыханія* разнообразныхъ процессовъ, которые до сихъ поръ у многихъ физіологовъ обобщаются подъ этимъ терминомъ. Въ особенномъ трактатѣ, посвященномъ этому вопросу, онъ допускаетъ дыханіе лишь для высшихъ животныхъ, имѣющихъ легкія, и сравниваетъ дѣйствіе легкихъ съ дѣйствіемъ мѣховъ. Тѣмъ не менѣе онъ указалъ аналогію, существующую между легкими высшихъ животныхъ и жабрами тѣхъ, которые живутъ въ водѣ, хотя эта аналогія опиралась для него на ошибочномъ воззрѣніи на отправленіе обоихъ органовъ ([26]). Во всякомъ случаѣ, о теоріи дыханія Аристотеля даже строгій новѣйшій критикъ его, Дж. Г. Люисъ, долженъ былъ сказать: «Если мы взглянемъ на теорію дыханія Аристотеля, она удивительна. Въ самомъ дѣлѣ, въ ней не сдѣлано нѣсколько значительнаго улучшенія, пока открытіе кровообращенія не измѣнило вполнѣ воззрѣнія на задачу, которую должно было еще измѣнить открытіе газовъ ([27]).» Аристотель обратилъ также вниманіе на источникъ и самый про-

---

([23]) По мнѣнію Франціуса (стр. 274, 275), онъ не самъ производилъ въ этомъ случаѣ опыты, но взялъ результаты врачей, наблюдавшихъ головныя раны, проникавшія до мозга. Нечувствительность мозга (т. е. большихъ полушарій) была для Аристотеля однимъ изъ главныхъ аргументовъ въ пользу мнѣнія, что мозгъ не можетъ быть центромъ чувствительности.

([24]) Франціусъ (275) не считаетъ это невозможнымъ. Если Кювье чрезмѣрно превознесъ это открытіе, то Дж. Г. Люисъ слишкомъ придирчиво пытался его унизить. Онъ подчеркиваетъ, что это открытіе сдѣлано вторично не въ *наше* время, какъ сказалъ Кювье, а Сваммердамомъ. Историку науки важно указать на то, что нужно было явиться Сваммердаму, вооруженному микроскопомъ и наукою XVII вѣка, чтобы снова открыть то, что зналъ Аристотель, а преувеличенная фраза Кювье едва стоила примѣчанія въ ученомъ сочиненіи.

([25]) *J. B. Meyer:* «Aristot. Thierkunde» 434.

([26]) Онъ считалъ ихъ цѣлью—охлажденіе тѣла при горячности сердца.

([27]) *G. H. Lewes:* «Aristotle», 176.

www.starieknigi.info

цессъ звуковъ, издаваемыхъ животными. Онъ отличилъ настоящій голосъ отъ звука, производимаго саранчею, кузнечиками и т. под. и описалъ съ достаточною точностью устройство органовъ, производящихъ этотъ звукъ (28).

Можетъ быть, самый разительный отпечатокъ точки зрѣнія Аристотеля можно найти въ его изслѣдованіи органовъ движенія. При его ошибочныхъ взглядахъ на основы механики, немудрено, что его теорія движенія весьма несовершенна. Между тѣмъ онъ вѣрно разсматриваетъ скелетъ, какъ опору всѣхъ остальныхъ частей; указывалъ, что для всякаго движенія необходимо опереться на что либо, находящееся въ покоѣ (фактическое основаніе начала: дѣйствіе равно противудѣйствію) и что органическое передвиженіе основано на сгибаніи и вытягиваніи; видѣлъ огромное значеніе, которое позвоночный хребетъ имѣетъ въ скелетѣ (29), какъ характеристическое отличіе одного огромнаго класса животныхъ отъ другаго; замѣтилъ аналогію между руками человѣка, передними ногами другихъ млекопитающихъ и крыльями птицъ (хотя въ частности расположенія костей конечностей указывалъ ошибочныя аналогіи, по недостатку точныхъ сравненій между скелетами); даже указалъ на аналогію между скелетомъ высшихъ классовъ позвоночныхъ, хрящами рыбъ и наружными частями низшихъ животныхъ (хотя внесъ въ эту аналогію и раковины моллюсковъ). Заслуживаютъ вниманія и нѣсколько болѣе мелкихъ замѣчаній: употребленіе животными при движеніи противуположныхъ оконечностей, задней и передней; четное число ногъ; значеніе хвоста птицъ для направленія полета; бо́льшая легкость верхней части тѣла сравнительно съ нижней у человѣка, ходящаго на двухъ ногахъ. Большое вниманіе обращаетъ Аристотель на симметрическое расположеніе животныхъ и на направленіе ихъ главной оси; но этотъ вопросъ не можетъ быть отнесенъ къ чисто-научнымъ.

Изъ всѣхъ отдѣловъ физіологіи, тотъ, гдѣ наблюдательность, остроуміе и широкій взглядъ Аристотеля проявились въ самой полной мѣрѣ—это область произвожденія и развитія въ мірѣ животныхъ.

---

(28) *J. B. Meyer:* «Aristot. Thierkunde» 439, 440, со ссылкой на *Carus:* «Analecta zur Naturwissenschaft».

(29) Хотя, по видимому, Аристотель вовсе не говорилъ здѣсь о происхожденіи костей скелета изъ позвонковъ, но слова его были поняты такимъ образомъ Лаутомъ (*Lauth:* «Hist. de l'anat.» 61 у *G. H. Lewes:* «Aristotle» 186) и Юрг. Бона Мейеромъ (441). Но едва ли можно допустить этотъ смыслъ въ словахъ Аристотеля, и для славы его достаточно, что онъ первый призналъ великое анатомическое значеніе спиннаго хребта.

www.starieknigi.info

Разбирая особенное сочиненіе, посвященное Аристотелемъ этому предмету, Дж. Г. Люисъ говоритъ: «Это—необыкновенное произведеніе. Ни одно древнее сочиненіе не сравнится съ нимъ по обширности подробностей и по глубинѣ умозрѣній, и немногія новыя сочиненія могутъ въ этомъ отношеніи стать наравнѣ съ нимъ. Мы здѣсь встрѣчаемъ нѣкоторыя труднѣйшія задачи біологіи, разобранныя съ искуствомъ, по истинѣ изумительнымъ, если взять въ соображеніе современную ему науку. Легко представить себѣ, что тамъ много ошибокъ, много недостатковъ и не мало небрежности въ допущеніи фактовъ за дѣйствительные; тѣмъ не менѣе этотъ трудъ часто становится въ уровень со взглядами многихъ передовыхъ эмбріологовъ, а иногда перегоняетъ ихъ..... Я не былъ бы искренъ, еслибъ я скрылъ впечатлѣніе, оставленное изученіемъ этого сочиненія въ моемъ умѣ, что работы послѣднихъ двухъ вѣковъ, отъ Гэрвея до Кэлликера, доставили анатомическія данныя для подтвержденія многихъ взглядовъ этого предугадывавшаго генія. Дѣйствительно, я не знаю лучшей похвалы Аристотелю, какъ сравненіе его сочиненія съ «Упражненіями по предмету теоріи произвожденія» нашего безсмертнаго Гэрвея. Основатель новѣйшей физіологіи былъ человѣкъ проницательнаго взгляда, терпѣливый въ изслѣдованіи, и въ высшей степени научный умъ. Его сочиненіе превосходитъ трудъ Аристотеля въ нѣсколькихъ анатомическихъ частностяхъ, но въ философскомъ отношеніи оно на столько ниже послѣдняго, что въ настоящее время оно гораздо болѣе устарѣло, гораздо менѣе согласно съ нашими взглядами» ([30]).

Изъ всѣхъ видовъ размноженія животныхъ, до сихъ поръ извѣстныхъ, Аристотель не упоминаетъ только о размноженіи *расщепленіемъ*, т. е. раздѣленіемъ одной особи на двѣ другія. Онъ зналъ размноженіе почками и партеногенезисъ (т.е. размноженіе безъ оплодотворенія). Онъ часто прибѣгалъ къ теоріи самопроизвольнаго зарожденія (generatio spontanea) въ случаяхъ, гдѣ послѣдующія анатомическія розысканія доказали совершенно правильный процессъ; но при тогдашнемъ состояніи знаній, это допущеніе было не только простительно, но и законно. За то здѣсь мы встрѣчаемся съ нѣсколькими частностями, которыя привлекли чрезвычайное вниманіе въ послѣднее время. Онъ какъ будто зналъ о томъ, что у нѣкоторыхъ головоногихъ одна нога получаетъ характеръ половаго орга-

([30]) *G. H. Lewes*: «Aristotle» 325—326. Я привожу цитаты Люиса, говорящія въ пользу Аристотеля, тѣмъ охотнѣе, что вся книга Люиса скорѣе направлена противъ чрезвычайнаго возвеличенія Аристотеля, чѣмъ за него.

www.starieknigi.info

на и отдѣляется для оплодотворенія женской особи; между тѣмъ это открытіе принадлежитъ пятидесятымъ годамъ нашего столѣтія и требовало ряда самыхъ тонкихъ изслѣдованій ([31]). Подобнымъ же образомъ у него какъ бы встрѣчаемъ указанія на партеногенезисъ у пчелъ, на гермафродитизмъ серрановъ (изъ окуневыхъ), что́ также составляетъ весьма недавнее пріобрѣтеніе физіологіи. Аристотель зналъ существованіе акулъ съ послѣдомъ (placenta), какъ у млекопитающихъ, зналъ существованіе рыбъ, вьющихъ гнѣзда, и т.под.([32]).

Въ эмбріологическихъ теоріяхъ Аристотель сталъ на сторону мнѣнія самаго передоваго и въ наше время: опровергая взгляды другихъ своихъ современниковъ, онъ защищаетъ теорію эпигенезиса, развитія зародыша рядомъ различенія частей изъ безразличной массы, теорію, которая только съ XVII вѣка установилась въ наукѣ и теперь имѣетъ на своей сторонѣ большинство мыслящихъ эмбріологовъ. Послѣдовательныя ступени развитія служили Аристотелю превосходнымъ приложеніемъ его философскаго взгляда на существованіе въ возможности и въ дѣйствительности; каждый фазисъ представлялъ возможность высшаго развитія и осуществленіе низшаго; онъ былъ низшею формою и матеріею для высшей формы ([33]). Аристотель весьма точно прослѣдилъ и за развитіемъ куринаго яйца, хотя, конечно, нѣкоторыя частности ускользнули отъ его вниманія ([34]). Онъ отрицалъ существованіе сѣменной жидкости у самокъ, и въ этомъ отношеніи, какъ во многихъ другихъ, стоитъ несравненно выше многихъ изъ своихъ преемниковъ ([35]). Въ кожицѣ, облекающей зародышъ млекопитающихъ, Аристотель увидѣлъ аналогію твердой оболочки яйца птицъ; онъ замѣтилъ (ходя далеко не вполнѣ) метаморфозы насѣкомыхъ.

Собираемъ, наконецъ, нѣкоторыя отдѣльныя замѣчанія, указы-

([31]) Люисъ (197 и слѣд.) сильно полемизируетъ противъ того значенія, которое физіологи придали этому извѣстію Аристотеля. Мнѣ не совсѣмъ понятна эта полемика. Что Аристотель не самъ наблюдалъ это явленіе, это слѣдуетъ изъ самаго текста, гдѣ онъ прямо выражаетъ другое мнѣніе. Замѣчательна въ этомъ случаѣ добросовѣстность ученаго, который внесъ въ свое сочиненіе мнѣніе простыхъ рыбаковъ, мнѣніе, имъ нераздѣляемое, потому что оно *могло* быть истинно. Въ послѣдствіи ученые, надѣясь на средства, которыми они располагали для личнаго наблюденія, несравненно меньше прислушивались къ тысячѣ отрывочныхъ наблюденій, которыя существуютъ между простолюдинами рядомъ съ грубыми предразсудками, и потеряли случай занести въ науку многіе факты, требующіе новыхъ наблюденій.

([32]) *G. H. Lewes*: «Aristotle» 217 и слѣд.

([33]) *G. H. Lewes*: «Aristotle» 351 и слѣд.

([34]) *J. B. Meyer*: «Aristoteles Thierkunde» 454.

([35]) *G. H. Lewes*: «Aristotle» 333, прим. 13.

www.starieknigi.info

вающія на ловкость Аристотеля въ сближеніяхъ и наблюденіи отдѣльныхъ явленій и цѣлыхъ законовъ, которые остаются эмпирическими. Онъ указалъ, что ни одно животное, обитающее на сушѣ, не прикрѣплено къ почвѣ; ни одно животное, лишенное ногъ, не имѣетъ крыльевъ; крылатыя насѣкомыя, имѣющія жало въ передней части тѣла, имѣютъ два крыла; тѣ же, у которыхъ жало въ задней части — 4 крыла; всѣ двурогія животныя имѣютъ раздвоенныя копыта, но не на оборотъ. Аристотель первый опредѣлилъ характеристическія отличія животныхъ, пережевывающихъ жвачку; замѣтилъ устройство языка лягушки; замѣтилъ, что каракатица выпускаетъ черную жидкость (сепію), чтобы скрыться отъ преслѣдованія, и указалъ на электрическіе удары электрическаго угря ([36]).

Могутъ сказать, что нѣкоторыя достоинства, которыя мы должны признать за Аристотелемъ, принадлежатъ области умозрѣнія, систематизированія, философіи и могутъ представлять счастливыя догадки, не опирающіяся вовсе на какое либо строго-фактическое основаніе и иногда выведенныя изъ положительно невѣрныхъ данныхъ. Могутъ сказать, что все, что мы находимъ вѣрнаго въ фактической сторонѣ трудовъ Аристотеля, было результатомъ самаго простаго нетруднаго наблюденія, и рядомъ съ вѣрными фактами можно указать на множество невѣрныхъ: Аристотель говоритъ о животныхъ, живущихъ въ огнѣ; описывая скелетъ, не упоминаетъ вовсе костей таза; относитъ къ сердцу процессъ перевариванія и говоритъ много другаго ошибочнаго или недостаточнаго. Мы нисколько не намѣрены защищать эти недостатки, и они показываютъ, что самый гибкій и обширный умъ по необходимости ошибается безпрестанно, если не будетъ подвергать строжайшей критикѣ всѣ сдѣланныя имъ наблюденія и всѣ собранныя имъ свѣденія. Весьма естественно, что Аристотель, пытавшійся внести въ свои книги всю извѣстную ему область мысли, придавъ ей научную форму, не избавился отъ этого общаго закона. Но, сдѣлавъ эту уступку, должно, для правильной оцѣнки заслугъ Аристотеля въ области анатоміи и физіологіи животныхъ, разсмотрѣть чего онъ достигъ путемъ простаго наблюденія въ отсутствіи всякихъ точныхъ инструментовъ, путемъ догадки, безъ научной традиціи, и поставить это рядомъ со всѣми пріобрѣтеніями, сдѣланными при той же или еще при лучшей обстановкѣ, при столь же широкомъ употребленіи догадки, въ продолженіи долгихъ столѣтій до XVII вѣка, его преемниками, имѣвшими уже его указанія на правильный методъ и его сочиненія для руководства.

([36]) *G. Cuvier:* «Hist. d. sc. nat.» 148 и сл.

www.starieknigi.info

При подобномъ сравненіи можно замѣтить все превосходство его ума и всю обширность его знаній. Ему нельзя поставить въ укоръ, что онъ не употреблялъ точныхъ средствъ, которыхъ не знали его современники, или что онъ, во многихъ случаяхъ, ограничивался только выборомъ вѣроятнѣйшей гипотезы изъ тѣхъ, которыя были ему переданы его предшественниками: другихъ гипотезъ онъ не зналъ; онъ упрощалъ и систематизировалъ то, что имѣлъ предъ собою, а когда ему не представлялось достаточныхъ аргументовъ для ихъ отверженія, онъ не считалъ себя въ правѣ ихъ отбросить окончательно. Но справедливо признать великую заслугу и того, кто счастливой догадкой, среди многихъ ошибокъ, подходитъ иногда къ основаніямъ будущей науки и, стараясь понять міръ, его окружающій, по возможности сближаетъ свои понятія съ фактами, ему извѣстными. А это сдѣлалъ Аристотель въ области біологіи.

Одинъ изъ важнѣйшихъ пунктовъ въ трудахъ Аристотеля по біологическимъ наукамъ—это его классификація животныхъ. Въ спеціальномъ сочиненіи, посвященномъ этому предмету ([37]), Юргенъ Бона Мейеръ показалъ какъ разнообразны были взгляды ученыхъ на зоологическую классификацію Аристотеля. Одни видятъ у него стремленіе къ строгой системѣ, другіе отсутствіе всякой системы ([38]). Одни говорятъ, что онъ описывалъ животныхъ, не обращая вниманіе на различіе ихъ внутренняго и внѣшняго строенія; другіе —что онъ располагалъ животныхъ по строенію организма. Ему приписывали распредѣленіе животныхъ по способу произвожденія дѣтенышей, по цвѣту крови, по мѣсту обитанія, по формѣ конечностей. Самыя разнообразныя мнѣнія существуютъ о значеніи, которое придавалъ Аристотель тому или другому термину, обозначающему группу животныхъ, и въ особенности о томъ, какъ онъ понималъ переходныя формы между группами. Наконецъ, одни отвергали всякій порядокъ въ главномъ сочиненіи Аристотеля, сюда относящемся, въ «Исторіи

([37]) *J. B. Meyer*: «Aristoteles Thierkunde» (1855). Два другія новѣйшія сочиненія: *Sonnenburg*: «Zoologisch-kritische Bemerkunqen zu Aristoteles Thiergeschichte» (1857) и *Sunderall*: «Die Thierarten des Aristoteles» (1863) я не имѣлъ случая видѣть.

([38]) Кювье говоритъ: «il pose les bases des grandes classifications de la plus parfaite justesse.... Aristote expose aussi une classification zoologique qui n'a laissé que bien peu de choses à faire aux siècles qui sont venus après lui.»—Уэвель (Hist. of the duct. sciences» III) утверждаетъ, что Аристотель имѣлъ нѣкоторую неопредѣленную идею о распредѣленіи животныхъ и выразилъ потребность въ подобномъ распредѣленіи, но, сообразно тогдашнему состоянію знанія, не могъ удовлетворить этого желанія; онъ также далекъ отъ системы, какъ тотъ, кто выписываетъ буквы азбуки, отъ установленія предложенія.

www.starieknigi.info

животныхъ», находили въ ней лишь хаосъ наблюденій (Реомюръ, Артеди и др.). Бюффонъ писалъ, что «Исторія животныхъ» Аристотеля есть до сихъ поръ, можетъ быть, одно изъ лучшихъ сочиненій этого рода» ([39]), а Кювье—что «онъ не можетъ се читать безъ восхищенія» ([40]).

Эти разнообразные взгляды объясняются болѣе или менѣе различіемъ требованій, поставленныхъ въ разное время и разными лицами относительно классификаціи и относительно сочиненій о животныхъ. Тотъ, кто требовалъ отъ Аристотеля систематическаго сочиненія по зоологіи, которое бы дало возможность опредѣлить мѣсто въ классификаціи для каждаго новаго животнаго и служило бы удобнымъ руководствомъ ученику, тотъ, конечно, останется очень недоволенъ книгою Аристотеля, въ которой иногда цѣлыя группы вовсе не упоминаются, хотя онѣ не могли быть незнакомы Аристотелю (напр. стрекозы), или упоминается одинъ видъ, безъ удовлетворительнаго описанія. Но мы уже говорили выше, что «Исторія животныхъ» —не курсъ описательной зоологіи, а скорѣе опытъ сравнительной анатоміи и физіологіи ([41]). Классификація очень часто получала въ послѣдніе вѣка чисто педагогическое значеніе и съ непомѣрнымъ нарастаніемъ числа разнообразныхъ формъ, извѣстныхъ ученымъ, искуственность начала распредѣленія этихъ формъ отступала на второй планъ. Но классификація имѣетъ еще огромное значеніе, какъ окончательный результатъ изученія предметовъ природы, какъ попытка понять ихъ соотношенія, близость или дальность между предметами, *такъ какъ они суть* на самомъ дѣлѣ. Это философское требованіе отъ классификаціи требовало не *удобнѣйшей*, а *вѣрнѣйшей* классификаціи, не искуственной системы, а естественной. Лишь въ этомъ смыслѣ Дж. Г. Люисъ могъ назвать классификацію «однимъ изъ послѣднихъ результатовъ научнаго разысканія ([42])», а Шлейденъ могъ сказать: «Уже въ языкѣ каждаго нѣсколько развитаго народа собственно лежитъ естественная систематика предметовъ природы, и отъ этой естественной схемы должна отправляться всякая индуктивная наука, какъ и подтверждаетъ исторія науки, потому что древнѣйшія ботаническія системы составляются именно подобнымъ образомъ и суть всегда системы естественныя. Искуственныя системы развиваются позже, не какъ цѣль

([39]) *Buffon:* «Oeuvres complètes» I, 62.

([40]) *G. Cuvier*: «Hist. d. sc. nat.» I, 146.

([41]) Мейеръ очень ловко сравнилъ разныя выраженія Аристотеля съ подобными же выраженіями изъ новѣйшихъ сочиненій по сравнительной анатоміи, чтобы уяснить смыслъ словъ Аристотеля.

([42]) *G. H. Lewes*: «Aristotle» 273.

www.starieknigi.info

или задача, а лишь какъ пособіе разсудку для обнятія матеріала ([43])». Аристотель имѣлъ постоянно въ виду *естественную* систему существъ; его задачею было: понять природу въ разнообразныхъ отношеніяхъ между ея существами, найти естественныя группы существъ, такъ, какъ онѣ суть въ самомъ дѣлѣ. Оттого онъ изучаетъ животныхъ съ самыхъ разнообразныхъ точекъ зрѣнія, сопоставляетъ ихъ по общей формѣ ихъ тѣла, по формѣ нѣкоторыхъ частей его, по существованію или несуществованію крови (т. е. по цвѣту ея ([44]), по способу произвожденія дѣтенышей, по мѣсту обитанія, по количеству животной теплоты и т. под. Но всѣ эти пріемы суть только орудія для отысканія истиннаго отношенія между естественными группами. Если всего чаще встрѣчаются у Аристотеля классы животныхъ, имѣющихъ кровь и безкровныхъ, живородящихъ и яйцерод ящихъ, земныхъ и водныхъ, то причину легко видѣть въ обстоятельствѣ, что подобныя различія всего глубже опредѣляютъ и прочія обстоятельства жизни, но и онѣ суть не классификаціонные термины, а обобщающіе ([45]). Сомнѣніе можетъ существовать еще лишь относительно перваго раздѣленія, которое, можетъ быть, дѣйствительно служило Аристотелю для распредѣленія животныхъ на два огромные класса; но эти классы имѣющихъ кровь и безкровныхъ почти соотвѣтствуютъ (какъ и было много разъ замѣчено) нашимъ классамъ позвоночныхъ и безпозвоночныхъ животныхъ. Тѣмъ не менѣе и это раздѣленіе только по предположенію можно назвать основнымъ для Аристотеля; вся же его цѣль— составить меньшія естественныя группы, и онъ прямо высказываетъ, что надо раздѣлять животныхъ по существеннымъ, а не случайнымъ признакамъ; надо руководствоваться не однимъ признакомъ, а многими; надо избѣгать дѣленія двойнаго (дихотоміи) съ помощью отрицательныхъ признаковъ ([46]), потому что оно приводитъ къ неточностямъ.

([43]) *Schleiden*: «Grundzüge d. wissenschaftlichen Botanik» 2 Ausg. I, 69—*J. B. Meyer*, 368.

([44]) Дж. Г. Люисъ, который, какъ мы видѣли, отдаетъ полную справедливость Аристотелю какъ эмбріологу, нѣсколько привязчиво отвергаетъ его значеніе, какъ классификатора, и даже въ этомъ случаѣ настаиваетъ на томъ, что Аристотель на допускалъ въ низшихъ животныхъ крови другаго цвѣта, но считалъ ихъ имѣющими жидкость аналогичную крови. *G. H. Lewes*: «Aristotle», 275.

([45]) Подобнымъ образомъ Бергманъ и Лейкартъ говорятъ о «Flugthiere» о «laufende, gehende, fliegende Thiere», Іог. Мюллеръ о «Schwimmern», Гумбольдтъ о «Landthiere» и «Wasserthiere»; Шмарда дѣлитъ при случаѣ животныхъ по мѣсту ихъ жизни; Бергманъ и Лейкартъ—по животной или растительной пищѣ, Іог. Мюллеръ—по числу затылочныхъ суставныхъ бугровъ, и т. под. См. примѣры у *J. B. Meyer*: «Arist. Thierk.» 135 и слѣд.

([46]) Между тѣмъ, допуская дѣленіе животныхъ на имѣющихъ кровь и безкровныхъ, самъ Аристотель употребилъ подобную дихотомію. Этотъ аргументъ былъ бы

www.starieknigi.info

Но такъ какъ онъ не писалъ систематической зоологіи, а упоминалъ о классахъ, родахъ и видахъ животныхъ при случаѣ, по поводу сравнительныхъ физіологическихъ и анатомическихъ указаній, то нельзя съ полною достовѣрностью говорить даже о томъ, какія группы онъ получилъ окончательно въ результатѣ сравненія различныхъ животныхъ въ самыхъ разнообразныхъ отношеніяхъ. По видимому ([17]), главныя группы или *естественныя зоологическія семейства* Аристотеля были:

1) *Четвероногія*, имѣющія кровь, живородящія, покрытыя волосами.

2) *Гады* (фолидоты), имѣющіе кровь, яйцеродящіе (въ видѣ исключенія живородящіе), четвероногіе или безногіе.

3) *Птицы*, имѣющія кровь, покрытыя перьями, летающія, двуногія, яйцеродящія.

4) *Китовыя*, имѣющія кровь, дышащія воздухомъ (имѣющія легкія), живородящія, безногія, живущія въ водѣ.

5) *Рыбы*, имѣющія кровь, яйцеродящія или живородящія, покрытыя чешуей, или голыя, безногія, дышащія жабрами.

6) *Мягкотѣлыя* (μαλακια), безкровныя, безъ ясно выраженнаго раздѣленія твердыхъ частей отъ мягкихъ, имѣющія ноги у головы.

7) *Ракообразныя* (μαλακόστρακα), безкровныя, многоногія, у которыхъ роговое тѣло охватываетъ мягкія части.

8) *Раковинныя* (οστρακοδέρμον), безкровныя, безногія, у которыхъ мягкое тѣло одѣто твердой и хрупкой оболочкой.

9) *Суставчатыя* (ἔντομα, насѣкомыя), безкровныя, многоногія, тѣло которыхъ не представляетъ противоположности твердыхъ и мягкихъ частей, но одинаково твердо.

Кромѣ того, встрѣчаемъ нѣкоторыхъ животныхъ, о которыхъ говорится, какъ о близкихъ къ той или другой группѣ, но къ ней не принадлежащихъ, или какъ о переходныхъ формахъ между двумя группами. Такъ медузы, актиніи, морскія звѣзды, губки и т. под. (позднѣйшія зоофиты) сближены съ раковинными, но находятся внѣ главныхъ девяти группъ, составляя какъ бы переходъ отъ растеній къ животнымъ. Ботикъ (ναυτιλος, argonauta L.) составлялъ для Аристотеля переходъ между мягкотѣлыми и раковинными; летучія мыши и страусъ—между четвероногими и птицами; змѣи—между гадами и рыбами; обезь-

---

рѣшительный противъ особеннаго значенія, приданнаго и этому классификаціонному признаку, если бы многочисленные примѣры непослѣдовательности у самыхъ замѣчательныхъ авторовъ не принуждали быть осторожнымъ въ этомъ случаѣ и относительно Аристотеля.

([17]) Для всего послѣдующаго см. въ особенности. *J. B. Meyer*: «Aristoteles Thierkunde».

www.starieknigi.info

яны—между четвероногими и человѣкомъ. Самъ человѣкъ, составлявшій для Аристотеля центръ и цѣль всего существующаго, не поставленъ въ этотъ рядъ, но вездѣ, гдѣ о немъ идетъ дѣло, онъ разсматривается вмѣстѣ съ четвероногими. Просматривая этотъ очеркъ, должно припомнить, какъ долго китовыя считались въ послѣдствіи рыбами и раковыя не отдѣлялись отъ насѣкомыхъ. Конечно, система Аристотеля кажется столь простою, что какъ бы сама собою разумѣется, но самыя простыя вещи далеко не являются сами собою въ исторіи развитія человѣчества, и нельзя не отдать должнаго почета уму, который умѣлъ уловить въ природѣ ея самыя простыя раздѣленія. На многіе термины, встрѣчающіеся у Аристотеля и употребленные въ послѣдствіи для классификаціи, должно смотрѣть болѣе какъ на описательные термины, а вовсе не какъ на классификаціонные (напр. одностворчатыя и двустворчатыя раковинныя). Всего хуже у него очерченъ отдѣлъ насѣкомыхъ, который, въ его мысли, заключалъ пауковъ, скорпіоновъ, нѣкоторыхъ кольчатыхъ червей, глистовъ и нѣкоторыхъ паразитныхъ ракообразныхъ.

Относительно числа животныхъ, знакомыхъ Аристотелю, судить довольно трудно. Такъ какъ онъ не оставилъ систематическаго описанія, то очень вѣроятно, что упоминалъ далеко не всѣ виды, которые зналъ, а только тѣ, которые приходились къ слову при сравнительно-анатомическихъ и физіологическихъ замѣткахъ. Поэтому 500 видовъ (приблизительно), имъ упомянутыхъ ([48]), вовсе не исчерпываютъ тѣ формы, на основаніи которыхъ онъ возвелъ свою систему. Это бросается въ глаза въ особенности по отдѣлу насѣкомыхъ, которыхъ онъ упоминаетъ всего 80 видовъ ([49]). По видимому, этими животными, вообще, онъ занимался всего менѣе, хотя на нѣкоторыя группы обратилъ особое вниманіе: такъ у него встрѣчаемъ группу жуковъ, четверокрылыхъ (пчела, оса, шершень), двукрылыхъ (комаръ, муха, оводъ), акридъ, бабочекъ (весьма мало), сверчковъ, вшей, пауковъ. Онъ не упоминаетъ ни объ одномъ сѣтчатокрыломъ насѣкомомъ и говоритъ объ акарѣ, живущемъ въ деревѣ, и восковыхъ доскахъ, что это наименьшее ему извѣстное животное. Внутреннее строеніе насѣкомыхъ онъ зналъ весьма поверхностно, такъ въ ракообразныхъ не отличалъ двигательныхъ ногъ отъ ложныхъ, не зналъ шиловиднаго отростка ногъ у меньшихъ видовъ. Очевидно, мало занимался Аристотель и гадами, можетъ быть по отвращенію, внушаемому ихъ безобразіемъ, о которомъ онъ

([48]) *J. B. Meyer*, 144.
([49]) *J. B. Meyer*, 233.

www.starieknigi.info

и упоминаетъ ([50]). Въ систематикѣ рыбъ Аристотель стоялъ выше Линнея ([51]), въ систематикѣ птицъ еще Бриссонъ въ XVIII вѣкѣ слѣдовалъ Аристотелю ([52]). Мы не придаемъ особой важности тому, что у Аристотеля въ первый разъ упомянуты нѣкоторыя азіятскія животныя, до тѣхъ поръ неизвѣстныя, потому что это накопленіе свѣденій свидѣтельствуетъ лишь о его любопытствѣ, и о средствахъ удовлетворить его, но имѣетъ особое значеніе лишь въ исторіи знанія, а весьма слабое въ исторіи науки ([53]).

Мы говорили объ Аристотелѣ анатомѣ и физіологѣ, объ Аристотелѣ классификаторѣ, но должно еще указать на двѣ стороны его зоологическихъ описаній, которыя послужили въ послѣдствіи къ развитію двухъ особенныхъ отраслей зоологіи. Аристотель постоянно обращаетъ вниманіе на географическое распредѣленіе животныхъ, о которыхъ онъ упоминаетъ, говоритъ объ измѣненіяхъ видовъ вмѣстѣ съ мѣстностью, гдѣ обитаетъ животное, и такимъ образомъ даетъ первыя черты географической зоологіи. Съ другой стороны онъ обращаетъ большое вниманіе на нравы и образъ жизни животныхъ, описываетъ эти нравы съ любовью и точностью, которая еще разъ показываетъ, какъ онъ умѣлъ искать для науки источники въ разсказахъ охотниковъ, пастуховъ, рыболововъ и другихъ простолюдиновъ, которымъ занятія ихъ ставятъ въ необходимость сближеніе съ животными. Переселенія птицъ и рыбъ, государство пчелъ, жизнь пауковъ, гнѣзды птицъ, наконецъ одомашниваніе животныхъ служатъ для него предметомъ внимательнаго разбора. Онъ указываетъ при случаѣ на близость обычаевъ и побужденій животныхъ къ человѣческимъ, и въ его сочиненіяхъ можно искать первыхъ очерковъ до сихъ поръ не вполнѣ сформировавшейся науки о психическихъ и общественныхъ явленіяхъ у животныхъ ([54]).

Такимъ образомъ, возвышаясь въ мірѣ явленій отъ перемѣщенія въ пространствѣ до человѣческаго разума и переходя отъ минерала къ человѣку, Аристотель представилъ впервые всѣ существа и всѣ явленія природы, какъ подлежащія одному закону развитія и послѣдовательныхъ переходовъ, опираясь при этомъ на наблюденія въ той мѣрѣ, въ какой они были ему доступны, и дѣлая выводы изъ этихъ наблюденій столь точные, сколько допускало его время. Не раздѣляя восторженныхъ похвалъ французскихъ естествоиспытателей точности методовъ Аристотеля — точности невозможной — и его

([50]) «О част. животн.» III, 12.
([51]) *J. B. Meyer*, 288.
([52]) *G. Cuvier:* «Hist. d. sc. nat.» I, 156.
([53]) См. объ этомъ у *Кювье*, I, 153 и слѣд.
([54]) *G. Cuvier*, I, 161 и слѣд.

www.starieknigi.info

умѣнью создать науку—чего не могъ и не можетъ никто,—мы не раздѣляемъ и строгаго отзыва школы Бэкона и ея новѣйшаго представителя Люиса, рѣшившагося сказать, что Аристотелю вовсе нельзя дать мѣста между наблюдателями; что онъ не положилъ основанія ни одной наукѣ, и что, принимая въ разсчетъ лишь его *прямое* вліяніе на развитіе наукъ, можно бы вовсе не произносить его имени въ исторіи наукъ ([55]). Точному наблюденію предшествуетъ необходимо наблюденіе же, хотя и менѣе точное ([56]). Не обладая нашими средствами, Аристотель не могъ наблюдать съ точностью доступною нашимъ современникамъ, но, для *своего* времени, онъ былъ превосходнѣйшій наблюдатель. Онъ положилъ основаніе не одной наукѣ, а естествознанію вообще и біологіи въ особенности, какъ сравнительный зоологъ и классификаторъ.

Независимо отъ своихъ недостатковъ, Аристотель остается не только великимъ мыслителемъ, но и великимъ ученымъ, котораго умъ охватилъ и систематизировалъ всю *современную ему* науку, на сколько это было возможно *когда либо*, *кому бы то ни было*. Это высшая похвала, которую можно воздать ученому, и она справедливо принадлежитъ Аристотелю. Онъ первый представитель не спеціальнаго знанія, но полной, цѣльной науки: онъ сознавалъ необходимость точныхъ методовъ и стремился къ нимъ; сознавалъ необходимость въ точныхъ данныхъ и употреблялъ всевозможное старанье, чтобы собрать ихъ; сознавалъ необходимость въ общихъ законахъ, на столько же отличныхъ отъ философскихъ міросозерцаній, какъ и отъ безсмысленнаго накопленія любопытныхъ фактовъ, и стремился открыть эти законы. Таковъ былъ Аристотель, какъ мы его себѣ представляемъ.

Но заслуги его и на этомъ не останавливаются. Онъ пытался раздвинуть область точныхъ наукъ за тѣ предѣлы, которые онѣ и

([55]) *G. H. Lewes*, 376 и слѣд. Вообще сочиненіе Люиса заслуживаетъ полнаго вниманія, читается съ большимъ интересомъ, заключаетъ множество тщательно собранныхъ данныхъ по исторіи науки, и мнѣ оно послужило большою помощью. Но историку не слѣдуетъ имѣть постоянно въ виду только другихъ, неточныхъ историковъ и сообщать своему изложенію характеръ полемическій до такой степени, какъ это сдѣлалъ Люисъ. Съ другой стороны, многочисленныя отступленія къ современному состоянію вопросовъ и къ позднѣйшей (относительно Аристотеля) полемикѣ объ нихъ, слишкомъ прерываютъ нить разсказа, придавая исторіи наукъ характеръ журнальной статьи.

([56]) Странно, что Люисъ, самъ придерживающійся теоріи развитія въ разныхъ сферахъ явленій и упоминающій не разъ о первоначальныхъ грубыхъ наблюденіяхъ, не хочетъ вовсе допустить, что Аристотеля можно назвать наблюдателемъ и, въ противурѣчіе самому себѣ, говоритъ, что наблюденіе есть результатъ точной выработанной науки.

*

www.starieknigi.info

теперь едва рѣшаются переступить. Въ трехъ книгахъ «О душѣ» (περι ψυχῆς) (57) и въ нѣкоторыхъ мелкихъ статьяхъ (58) Аристотель далъ первую попытку научной теоріи психическихъ отправленій человѣка. Мы не говоримъ здѣсь о его блестящей, но болѣе философской, чѣмъ научной, теоріи души, гдѣ она есть результатъ развитія организма; *дѣйствительность*, для которой организмъ представляетъ возможность; форма, для которой организмъ представляетъ матерію (59). Это все вопросы о сущности явленій, о томъ, какъ удобнѣе ихъ *представить* себѣ въ общей цѣлости. Наука имѣетъ цѣлью понять лишь явленія въ ихъ особенныхъ законахъ и въ связи съ ближайшими имъ явленіями, и лишь эта сторона можетъ здѣсь быть предметомъ нашихъ указаній. Но именно въ этомъ отношеніи психологическіе труды Аристотеля заслуживаютъ наше вниманіе. Здѣсь въ первый разъ мы встрѣчаемъ методическое различеніе психическихъ явленій въ человѣкѣ; чувственное воспріятіе, память, воспоминаніе, воображеніе указаны въ ихъ особенностяхъ и разграничены, на сколько это можно было первому изслѣдователю, лишенному предшественниковъ на этомъ пути; обращено вниманіе на психическія состоянія сна и бодрствованія; наконецъ все это разсмотрѣніе соединено съ изученіемъ ощущеній органовъ чувствъ, и вездѣ, гдѣ одна изъ этихъ столь близкихъ областей можетъ освѣтить другую, Аристотель пытается указать ихъ зависимость. Словомъ, цѣль, къ которой и теперь стремятся серьезнѣйшіе психологи, далеко не достигнувъ ея, построеніе психическихъ явленій помощью теоріи ощущеній—эта цѣль поставлена и Аристотелемъ. Поэтому въ его сочиненіяхъ можно искать начала научной психологіи, какъ начала разысканій во многихъ другихъ областяхъ знанія, и одинъ изъ современныхъ психологовъ, полнѣе другихъ пытавшійся придать своей наукѣ опору опыта, могъ сказать, что до нашего вре-

---

(57) См. прим. 7 къ этому §.

(58) См. выше прим. 8.

(59) См. преимущественно «О душѣ» II, 1, въ переводѣ Крейца, 1847, стр. 67, 68 и въ другихъ мѣстахъ. Ср. *G. H. Lewes:* «Aristotle» гл. XII, стр. 221—245. Замѣчательно, что Люисъ, написавшій исторію философіи и называющій свою новую книгу «главою изъ исторіи науки», въ психологіи все таки видитъ только систематизирующую, философскую сторону, всю главу посвящаетъ лишь *взглядамъ* Аристотеля на душу, хвалитъ Аристотеля лишь въ этомъ отношеніи, а о фактической сторонѣ почти вовсе не говоритъ. Это еще разъ доказываетъ, какъ еще во многихъ умахъ, которые представляютъ себѣ, что они весьма критически относятся къ философіи (какъ извѣстно, исторія философіи Люиса направлена *противу* философіи—конечно, какъ *онъ* понимаетъ это слово), еще неясно различіе философскаго начала отъ научнаго.

www.starieknigi.info

мени психологія осталась такою, какъ ее установилъ Аристотель ([60]). Это напоминаетъ подобное же мнѣніе Канта о логикѣ. ([61]), и, конечно, ближайшее изслѣдованіе докажетъ, что выраженіе Вундта не совсѣмъ точно, что психологія, какъ логика, въ вѣка, протекшіе отъ Аристотеля до нашего времени, имѣла свою исторію, что пріобрѣтенія ея встрѣчаются въ сочиненіяхъ, гдѣ менѣе всего можно ожидать ихъ, но тѣмъ не менѣе самая возможность для строгаго изслѣдователя высказаться такъ, какъ высказался Вундтъ, служитъ указаніемъ на высокое значеніе психологическихъ трудовъ Аристотеля.

Онъ пытался приложить наблюденіе и къ области нравственно-политической, и мы имѣемъ свѣденія, что онъ собралъ изложенія 158 древнихъ конституцій, чтобы изъ ихъ сравнительнаго разбора вывести законы явленій политической жизни, подобно тому какъ изъ сравнительнаго разбора біологическихъ явленій онъ пытался вывести законы жизни организмовъ. Къ сожалѣнію, это сочиненіе, неоцѣнимое для историка и соціальнаго ученаго, не сохранилось ([62]).

Ему же приписываютъ, хотя менѣе достовѣрно, первую алфавитную энциклопедію.

Кончаемъ этотъ краткій обзоръ дѣятельности Аристотеля словами, которыя невольно вырвались у его новѣйшаго строгаго критика, когда онъ писалъ заключеніе своей книги:

«Между великими героями человѣчества, онъ (Аристотель) всегда сохранитъ замѣтное мѣсто. Его должно поставить выше сотень, которые, въ болѣе счастливыхъ условіяхъ, обогатили науку малоцѣнными частностями. Онъ сталъ выше многихъ изъ тѣхъ, которые освѣтили науку великими мыслями. И этимъ превосходствомъ онъ обязанъ не только многочисленности того, что онъ сдѣлалъ, но и силѣ, въ него врожденной ([63])».

([60]) *Wundt:* «Vorlesungen über Menschen und Thierseele» I (1863); признавая Аристотеля создателемъ психологіи (3) онъ указываетъ, что въ продолженіе ряда столѣтій она осталась на одной и той же точкѣ развитія (предисл. IV) и что изъ двухъ школъ психологовъ, тѣ, которые пытались придать психологіи научный характеръ (эмпирики) въ главныхъ началахъ не только не ушли далѣе Аристотеля, но въ частностяхъ остались позади его (4). Люисъ говоритъ осторожнѣе, что со временъ Аристотеля до XVII в. психологія получила маловажныя приращенія.

([61]) См. § II, прим. 50.

([62]) См. *Zeller*, II, вт. пол. 78, прим. 3. По нѣкоторымъ извѣстіямъ число описанныхъ конституцій доходило до 255. Сохранившіеся отрывки въ *C. Müller*: Fundamenta histor. graec. II, 102—191; IV, 655.

([63]) *G. H. Lewes*: «Aristotle», 390.

www.starieknigi.info

§ 15. Школа Аристотеля. Ѳеофрастъ. Минералогія. Ботаника. Эвдемъ. Аристоксенъ. Дикеархъ. Стратонъ. Автоликъ.

Аристотель оставилъ своей школѣ трудную задачу. Онъ требовалъ соединенія строго-научнаго изслѣдованія со стройнымъ философскимъ міросозерцаніемъ. Онъ требовалъ точнаго наблюденія, тщательнаго собиранія и осторожной группировки фактовъ, когда методы наблюденія и критики фактовъ были еще въ младенчествѣ. Онъ требовалъ критическаго разбора мнѣній предшественниковъ, когда историческая критика еще не существовала. Онъ требовалъ философіи, охватывающей природу и практическую жизнь, отъ новаго времени, когда Греція вступала въ періодъ отсутствія самостоятельности, нравственный идеалъ мудреца понижался вмѣстѣ съ нравственнымъ идеаломъ гражданина, наука искала убѣжища при дворахъ государей Александріи, Пергама, Сиракузъ, и школы философовъ перестали быть центрами высшихъ общественныхъ идей. Требованія эти были такъ широки, что самъ Аристотель могъ только ихъ *поставить* и начертить въ своихъ сочиненіяхъ *очеркъ* того, что должно было быть совершено. Если бы за нимъ непосредственно слѣдовалъ рядъ людей со столь же проницательнымъ умомъ ученаго и со столь же могучимъ обобщающимъ геніемъ философа, они были бы не въ состояніи воздвигнуть зданіе, котораго планъ онъ набросилъ. Какъ только приступили къ *дѣйствительному* исполненію задачи, оказалось, что она превышала силы одного человѣка. Нуженъ былъ длинный рядъ спеціалистовъ, посвятившихъ цѣлую жизнь какой нибудь небольшой задачѣ, чтобъ послѣ длиннаго ряда вѣковъ можно было подумать объ исполненіи требованій Аристотеля, о стройномъ философскомъ міросозерцаніи, опирающемся на точное научное знаніе. Въ слѣдствіе этого, съ Аристотелемъ кончается въ древнемъ мірѣ соединеніе философскаго умозрѣнія съ научными трудами, и мы долго уже не встрѣтимъ въ исторіи науки замѣтныхъ дѣятелей, которыхъ имя столь же громко въ исторіи философіи. Раздѣленіе труда между наукою и философіею совершилось, но не въ пользу философіи. Великія имена Платона и Аристотеля надолго отодвинули въ тѣнь всѣ труды въ этой области, и отнимали рѣшимость у сильнѣйшихъ умовъ посвятить себя ей, особенно въ періодъ, когда между нравственнымъ ученіемъ школъ и нравственной практикой общества образовался все болѣе широкій разрывъ. Лучшіе умы направили свои труды на спеціально-научное поприще; философское движеніе ослабѣло, и практиче-

www.starieknigi.info

скіе вопросы, которые стали на первое мѣсто въ раздѣленіи школъ, оставались только школьными вопросами.

Въ самой школѣ Аристотеля всего ярче выразилось это явленіе. Немедленно послѣ смерти учителя, школа его, по обширности знанія и по строгости мысли, стояла такъ высоко, что ближайшіе ученики (Θеофрастъ, Эвдемъ) рѣшились продолжать энциклопедическую работу его во всей ея обширности. Но личныя стремленія очевидно начали проявляться. У одного (Θеофраста) преобладала научная наблюдательность, критическое сомнѣніе; у другаго (Эвдема) историческое направленіе и уваженіе къ слову учителя. Одинъ (Эвдемъ) искалъ въ нравственныхъ и метафизическихъ вопросахъ главнаго центра ученія, склоняясь къ сверхъестественнымъ объясненіямъ и придавая личное начало принципамъ движенія, принятымъ Аристотелемъ. Другіе (Аристоксенъ, Дикеархъ, Стратонъ) болѣе и болѣе выставляли на видъ эмпирическую часть ученія, свидѣтельство чувствъ и необходимый законъ явленій. Вмѣстѣ съ тѣмъ перипатетики отклонялись отъ спеціально-ученыхъ занятій. Лишь первое поколѣніе послѣдователей Аристотеля оставило послѣ себя въ этомъ отношеніи замѣчательные труды; за тѣмъ теоретическое направленіе болѣе и болѣе отступало на второй планъ, и философы лицея, подобно философамъ другихъ школъ, остались въ сторонѣ отъ движенія умовъ, выдвинувшаго впередъ Евклидовъ, Аполлоніевъ, Архимедовъ, Гиппарховъ, Эразистратовъ. Поэтому здѣсь намъ придется упомянуть лишь о ближайшихъ послѣдователяхъ Аристотеля, труды которыхъ составляли какъ бы продолженіе трудовъ учителя.

Въ этомъ отношеніи особенно замѣчателенъ непосредственный преемникъ Аристотеля, Θеофрастъ эрезійскій (1). Онъ остался во всѣхъ отношеніяхъ вѣренъ стремленіямъ своего учителя, и существующіе еще, довольно обширные, его труды даютъ возможность изъ прямыхъ источниковъ заключить о движеніи мысли въ школѣ Аристотеля вскорѣ послѣ его смерти. Товарищъ Аристотеля по академіи Платона, потомъ, можетъ быть, товарищъ Александра

(1) Изъ Эрезоса на Лезбосѣ. По словамъ Плутарха, онъ принималъ участіе на родинѣ въ борьбѣ политическихъ партій; есть предположеніе также, что онъ имѣлъ вліяніе на управленіе Димитрія фалерійскаго въ Аѳинахъ. Θеофрастъ родился, по Діогену Лаэрцію, между 373—368, умеръ между 288—284 годами. Другія данныя нѣсколько отличны отъ этого, но Целлеръ считаетъ эти вѣроятнѣйшими. См. *Zeller* II, вт. пол., 640 и слѣд.; также примѣч. По *E. H. F. Meyer* «Geschichte der Botanik» I (1854) Θеофрастъ родился 371 г. умеръ 286 г. Для біографическихъ и общихъ свѣденій см. тамъ же. Также *Brandis:* «Uebersicht üb. d. Aristotelische Lehrgebäude etc. (1860), 251 и слѣд.

www.starieknigi.info

Македонскаго у Аристотеля (2), потомъ другъ и постоянный слушатель Аристотеля, Ѳеофрастъ, принялъ на себя заботу какъ о его кровной семьѣ, такъ и о духовной, о его ученикахъ. Болѣе тридцати лѣтъ стоялъ онъ во главѣ перипатетиковъ, собирая около себя по преданію (вѣроятно преувеличенному) до 2000 слушателей (3), предаваясь постоянно ученымъ занятіямъ и чуждаясь даже семейной жизни. Предпринимая, по всей вѣроятности, путешествія въ разныя части Греціи (4), онъ могъ сообщать личныя наблюденія, распространявшіяся на материкъ и острова Греціи, на Македонію, Ѳракію и на азіятскія колоніи грековъ. Кромѣ того, склоняясь болѣе къ прямому наблюденію, чѣмъ къ книжному изслѣдованію, онъ ссылался не такъ охотно на чужія сочиненія, какъ на наблюденія очевидцевъ. Подобно Аристотелю, онъ основывалъ свои свѣденія на свидѣтельствахъ пастуховъ, охотниковъ, рыбаковъ, искателей цѣлебныхъ корней и растеній или сельскихъ хозяевъ, и въ этомъ отношеніи собранныя имъ свѣденія распространялись отъ океана за столбами Иракла въ глубину Индіи, за Чермное море, Персидскій заливъ, Аравію, до источниковъ Дона; въ его сочиненіяхъ (особенно ботаническихъ) отражается весь міръ, открытый грекамъ походами Александра, которые дозволили ему говорить о странной формѣ индійской смоковницы, о пряностяхъ и ароматахъ дальняго востока. Но духъ Аристотеля особенно возбудилъ въ мысли его ученика ученое сомнѣніе, начало всякаго научнаго изслѣдованія, и, приводя различныя свѣденія, черпаемыя имъ отъ неразвитыхъ наблюдателей, Ѳеофрастъ не вѣритъ имъ на слово, относится къ свѣденіямъ, ему сообщаемымъ, критически, старается выдѣлить истину изъ предразсудковъ, которыми заражены его свидѣтели, и всегда тщательно отличаетъ свѣденіе, почерпнутое изъ личнаго наблюденія, отъ чужаго свидѣтельства (5). Всю ученость, такимъ образомъ пріобрѣтенную, и свое вліятельное положеніе, какъ друга Кассандра и Димитрія Фалерійскаго, онъ употребилъ на пользу своей школы. Онъ укрѣпилъ за перипатетиками владѣніе домомъ, садомъ для занятій и прогулокъ,

(2) *E. H. F. Meyer*, 147.

(3) *E. H. F. Meyer*, 148.

(4) Относительно путешествій Ѳеофраста мнѣнія весьма различны, но самый строгій историкъ ботаники, Эрнстъ Мейеръ болѣе склоняется къ мнѣнію о дѣйствительности этихъ путешествій. Онъ говоритъ: «такъ какъ онъ (Ѳеофрастъ) чаще ссылается на жителей странъ, между собою отдаленныхъ, чѣмъ на писателей, то, по видимому, онъ собралъ эти свѣденія въ собственныхъ путешествіяхъ» (151).

(5) *Brandis*, 298 и слѣд.

www.starieknigi.info

и явился первымъ въ длинномъ ряду комментаторовъ Аристотеля.

Θеофрастъ, какъ писатель, до того отожествилъ свою дѣятельность съ дѣятельностью учителя, что весьма трудно опредѣлить отношеніе ихъ во многихъ случаяхъ. Принадлежность иныхъ сочиненій тому или другому остается сомнительною. «Много сочиненій весьма разнообразнаго содержанія приписываются обоимъ подъ совершенно-одинакими заглавіями, какъ будто ученикъ написалъ во второй разъ большую часть произведеній своего учителя» (6). По всей вѣроятности, Θеофрастъ употребилъ дѣятельность своей долгой жизни лишь на то, чтобы округлить и дополнить великую энциклопедію, оставленную его учителемъ, во всѣхъ ея отрасляхъ, и его сочиненія можно разсматривать, какъ исправленныя и дополненныя изданія сочиненій Аристотеля, особенно въ тѣхъ отдѣлахъ, которые время не позволило обработать надлежащимъ образомъ знаменитому стагириту. Поэтому встрѣчаемъ совершенно подобныя выраженія, примѣры, даже прямо тѣ же слова, у Θеофраста, какъ у Аристотеля. Получивъ въ наслѣдство библіотеку учителя, можетъ быть многія недоконченныя рукописи и огромные сборники, служившіе Аристотелю для его трудовъ, Θеофрастъ съ полнымъ правомъ ученика, проникнувшагося духомъ учителя, взялся продолжать его, при чемъ обычай дозволялъ смотрѣть на литературную собственность не столь строго юридически, какъ это дѣлается въ наше время. Очень вѣроятно, что Θеофрастъ приписывалъ весьма мало оригинальности собственнымъ работамъ и полагалъ, что высказываетъ мысль Аристотеля даже въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ отступалъ отъ нея.

Число сочиненій, приписанныхъ Θеофрасту Діогеномъ Лаэрціемъ (7) весьма значительно (до 227), но очевидно списокъ Діогена составленъ весьма небрежно (8). Во всякомъ случаѣ, труды эти должны были быть весьма обширны и, судя по сохранившимся сочиненіямъ, должны были заключать многочисленныя и весьма важныя для насъ свѣдѣнія, хотя мысль Θеофраста не стояла уже на той высотѣ, на которой находился его учитель. Впрочемъ изъ обширной энциклопедіи Θеофраста остались намъ, большею частію, лишь заглавія или весьма незначительные отрывки. Изъ сохранившихся произведеній касаются нашего предмета лишь 2 книги «Объ огнѣ» (περὶ πυρός), извлеченіе «О камняхъ» (π. λίθων), 10 книгъ «Исторіи растеній» (π. φυτῶν ἱστορία) и 8 книгъ «О причинахъ растеній» (αἴτια φυτικα) (8).

(6) *E. H. F. Meyer.* 154.

(7) *Diogène de Laërce:* «Vie et doctrines des philosophes» trad. *Zevort* (1847) I, 229 и сл.

(8) Въ первый разъ изданъ Θеофрастъ на латинскомъ языкѣ 1483 г., греческомъ 1497 г. Лучшее новѣйшее изданіе *Виммера* 1842 г. Нѣмецкій переводъ

www.starieknigi.info

Θеофрастъ, какъ Аристотель, считаетъ предметомъ естествознанія только тѣла, источникомъ знанія—опытъ, и прибѣгаетъ къ вѣроятности тамъ, гдѣ невозможно точное рѣшеніе вопроса. И для него ученіе о движеніи (которому онъ посвятилъ особенное, теперь потерянное, сочиненіе) составляетъ основаніе ученія о природѣ; но меньшая ясность взгляда Θеофраста высказывается уже въ томъ, что у него понятіе о движеніи, и безъ того чрезъ мѣру разширенное Аристотелемъ ([9]), еще разширяется: у Θеофраста это понятіе распространяется и на измѣненіе всякихъ отношеній; подъ него подводятся и душевныя волненія; слѣдовательно оно теряетъ всякій характеристическій признакъ ([10]). Но у него проявляется стремленіе уничтожить то рѣзкое раздѣленіе, которое Аристотель поставилъ между міромъ земнымъ и небеснымъ: онъ не помѣщаетъ въ свѣтилахъ исключительной пятой стихіи Аристотеля, эѳира, а даетъ тамъ мѣсто земнымъ стихіямъ. Впрочемъ, Θеофрастъ не рѣшается совершенно опровергнуть мнѣнія учителя, а только противопоставляетъ ему затрудненія ([11]). Впрочемъ въ сочиненіи «Объ огнѣ» мы замѣчаемъ тщательную наблюдательность ученика Аристотеля, особенно въ разсужденіи о воспламененіи и угасаніи огня, о его распространеніи и уменьшеніи, точно также какъ объ увеличеніи и уменьшеніи его температуры, или о пирамидальной формѣ пламени ([12]).

Сохранившіеся его труды по метеорологіи, и по теоріи запаховъ, какъ и отрывки о звукахъ, не представляютъ ничего особенно важнаго, кромѣ нѣсколькихъ замѣчаній о направленіи вѣтровъ и ихъ особенностяхъ, также о признакахъ погоды ([13]).

Шпренгеля, 1822 г. О Θеофрастѣ см. въ особенности *E. H. F. Meyer*: «Gesch. d. Botanik» I, 146—188, кромѣ того: *Brandis*, III, 302 и сл.; *Zeller*, II, вт. полов. 668 и слѣд. *Cuvier—Madeleine de St Agy* I, 179 и слѣд. съ особеннымъ уваженіемъ ссылаются на *Usener* «Analecta Theophrastea» (1858).—Θеофрасту приписывали заведеніе ботаническаго сада. Мейеръ прекрасно показалъ, какъ изъ предположенія одного писателя вырастало утвержденіе послѣдующихъ. Очень вѣроятно, что Θеофрастъ дѣлалъ ботаническія наблюденія въ саду, гдѣ собирались и прогуливались перипатетики.

([9]) См. выше § 13.

([10]) Zeller, 662—663 и прим.

([11]) Въ особенности см. сочиненіе «Объ огнѣ» Zeller, 664—665.

([12]) *Brandis:* «Uebersicht. üb. d. Aristot. Lehrgeb.» etc. (1860), 294.

([13]) Изъ метеорологическихъ статей Θеофраста сохранились: «О вѣтрахъ», «О признакахъ погоды», «О запахахъ». *Zeller*, II, В. 666, 667 и прим.; *Brandis*, 293.—Особенное сочиненіе о музыкѣ потеряно, и отрывки его (у Порфирія) представляютъ съ одной стороны ослабленіе математическаго изслѣдованія звука, съ другой еще невыработавшееся стремленіе наблюдать его. См. *Brandis*, 367 и слѣд.

www.starieknigi.info

Сочиненіе «О камняхъ» представляетъ намъ первый опытъ классификаціи минераловъ; Ѳеофрастъ группируетъ ихъ по твердости, по силѣ сцѣпленія, по плавкости, по тому, какъ они противустоятъ дѣйствію огня, указываетъ способы окаменѣнія. У него встрѣчаемъ указаніе на различные роды мрамора и другихъ известковыхъ минераловъ ([14]), на каменный уголь, на аміантъ, упоминаніе объ ископаемой слоновой кости и объ ископаемыхъ растеніяхъ. Онъ говоритъ о киновари и о добываніи изъ нея ртути ([15]), употребляетъ названіе *арсеникъ* ([16]), описываетъ приготовленіе свинцовыхъ бѣлилъ и уксуснокислой мѣди ([17]). Какъ ни бѣдны эти свѣденія, все таки онѣ весьма важны для исторіи науки, какъ первое стремленіе классифицировать минералы; понять ихъ совокупность въ цѣломъ, какъ нѣчто отдѣльное; указать на ихъ замѣчательнѣйшія свойства и на ихъ практическое значеніе. Ѳеофрасту приписываютъ и особое сочиненіе «О металлахъ», но оно потеряно ([18]).

Если въ предыдущемъ трудѣ Ѳеофрастъ является основателемъ научной минералогіи, то еще важнѣе его значеніе въ ботаникѣ, гдѣ его сочиненіямъ, по справедливости, можно придать то же мѣсто, которое въ зоологіи имѣютъ соотвѣтственныя сочиненія Аристотеля. Точно также какъ Аристотель особо далъ въ «Исторіи животныхъ» болѣе популярно-описательный трудъ, въ противуположность другимъ сочиненіямъ, болѣе ученаго характера, точно также и Ѳеофрастъ пытался въ двухъ своихъ ботаническихъ сочиненіяхъ отдѣлить болѣе популярное изложеніе самихъ явленій въ мірѣ растеній и обычныхъ пріемовъ, основанныхъ на эмпирическомъ знаніи явленій, отъ изученія причинъ и пониманія связи явленій. Первому онъ посвятилъ свою «Исторію растеній»; второму—книгу о причинахъ растеній ([19]). Подобно своему учителю, Ѳеофрастъ не столько стремится къ строгости опредѣленія, какъ къ уловленію явленія, такъ, какъ оно въ самомъ дѣлѣ совершается въ природѣ. Онъ начинаетъ

([14]) Онъ сближаетъ гипсъ съ известью. *Корр:* IV, 48.

([15]) Это первое упоминаніе. Онъ называетъ ее *жидкимъ серебромъ*, описываетъ ея полученіе растираніемъ киновари съ уксусомъ въ мѣдномъ сосудѣ, мѣднымъ пестомъ. *Корр*: «Gesch. d. Chemie». IV, 172. Такъ какъ Ѳеофрастъ не говоритъ объ этомъ, какъ о чемъ либо новомъ, то мы позволили себѣ допустить (§ 2): что можетъ быть ртуть была извѣстна грекамъ и ранѣе.

([16]) Для сѣрнистаго мышьяка, *Корр.* IV. 48.

([17]) *Корр.* IV, 135, 339. Въ I, 31. Коппъ упоминаетъ и о приготовленіи сурика, но въ статьѣ, сюда относящейся (IV, 132 и слѣд.) ничего не говорится о Ѳеофрастѣ.—Кромѣ указанныхъ мѣстъ Коппа, см. относительно «О камняхъ» и «Hist. d. sciences natur.» prof. p. *G. Cuvier*, I (1841) 187—190.

([18]) *Zeller*, 666, прим. 6.

([19]) *Brandis*, 317.

www.starieknigi.info

свою «Исторію растеній» разборомъ *понятія* о растеніи, но нисколько не скрываетъ всю шаткость его, и какъ бы предугадываетъ что чрезъ 2000 лѣтъ въ растеніи будутъ признавать неизмѣннымъ лишь законъ его непрерывнаго измѣненія ([20]). Онъ не рѣшаетъ окончательно, должно ли отнести къ растенію отпадающія его части: листья, цвѣты и плоды.

Какъ Аристотель принималъ за точку сравненія для животныхъ совершеннѣйшій—по его мнѣнію—организмъ, человѣка, такъ Ѳеофрастъ за типъ растенія принимаетъ дерево и описываетъ главныя части его: *корень*, *стволъ*, *вѣтви* и *побѣги*. Онъ даетъ первую терминологію тканей растенія, создавая ее, очевидно, по аналогіи съ анатомическою терминологіею животныхъ. Онъ говоритъ о *жилахъ* и *волокнахъ* растеній, различая ихъ, по видимому, въ томъ отношеніи, что первыя, по его терминологіи, были сосуды, заключавшіе *сокъ* (также смолу) или видимо служившіе для жидкостей; послѣднія же не имѣли этого свойства; впрочемъ раздѣленіе это оставалось довольно шаткимъ ([21]). Кромѣ того, Ѳеофрастъ говоритъ о *мякоти*, *древесинѣ*, *корѣ* и *сердцевинѣ*. Какъ Аристотель въ области животныхъ, такъ Ѳеофрастъ обращаетъ большое вниманіе на оплодотвореніе въ области растеній. Сѣмя растенія онъ разсматриваетъ какъ яйцо, различаетъ верхнюю и нижнюю завязь, но не знаетъ отношенія сѣмени къ цвѣтку; говоритъ о мужскихъ и женскихъ растеніяхъ, но въ смыслѣ чисто простонародномъ, безъ всякаго научнаго принципа ([22]). Ѳеофрастъ сообщаетъ интересныя наблюденія о проростаніи и развитіи плодовъ, колосовыхъ злаковъ и стручковыхъ растеній тѣ самыя, которыя послужили въ XVI вѣкѣ Андрею Цезальпину для основанія его ботанической системы ([23]). Онъ отрицаетъ перерожденіе злаковъ и, допуская самопроизвольное ([24]) зарожденіе для растеній, тѣмъ не менѣе ограничиваетъ его по возможности въ частныхъ случаяхъ ([25]). Въ сочиненіи «О причинахъ

([20]) Тамъ же, 160, 161.

([21]) *E. H. F. Meyer*, 159; *Zeller*, 660.

([22]) Онъ упоминаетъ о томъ, что для созрѣванія плодовъ женской финиковой пальмы, на ея цвѣтки отряхаютъ пыль съ цвѣтковъ мужской, и сравниваетъ это съ оплодотвореніемъ икры рыбъ. Онъ сближаетъ это явленіе съ такъ называемой въ его время капрификаціей фигъ, когда помѣщаютъ на дерево маленькихъ насѣкомыхъ, которыя переносятъ оплодотворяющую пыль въ плодникъ. *Cuvier*, 181.

([23]) *E. H. F. Meyer*, 166.

([24]) Тогда какъ до сихъ поръ встрѣчали людей, говорящихъ о перерожденіи злаковъ, напр. овса въ рожь.

([25]) «О прич. раст.» Кн. I гл. 5. *E. H. F. Meyer*, I, 168.

www.starieknigi.info

растеній» онъ разсматриваетъ подробно способъ размноженія растеній, точно также какъ вообще все касающееся ухода за ними; обращаетъ вниманіе на разныя явленія въ жизни растеній, на время ихъ цвѣтенія, увяданія, движенія сокозъ вверхъ и на быстроту ихъ развитія; разсматриваетъ различныя формы развитія корня, различаетъ форму листьевъ, указываетъ на различіе всасывающей способности двухъ ихъ поверхностей ([26]). У него находимъ указаніе и на нѣкоторыя ботаническія явленія, весьма недавно подробно изслѣдованныя (напр. на обростаніе сѣченія разрубленнаго хвойнаго дерева пробковымъ новообразованіемъ ([27]).

Въ классификаціи растеній Ѳеофрастъ не могъ такъ легко угадать естественныя группы, какъ это сдѣлалъ его учитель для животныхъ; поэтому, употребляя разные пріемы дѣленія: на растенія водныя и сухопутныя, на сохраняющія листья и несохраняющія ихъ, на цвѣтущія и безцвѣтныя, онъ преимущественно останавливается на раздѣленіи растеній по величинѣ и твердости состава ствола: именно, онъ дѣлитъ растенія на деревья, кустарники, полукустарники и травы. Замѣчательно, что онъ справедливо относитъ къ растеніямъ грибы и трюфели ([28]). Ѳеофрастъ говоритъ также о разселеніи растеній, о вертикальномъ и горизонтальномъ ихъ распредѣленіи, полагая такимъ образомъ начало *ботанической географіи*. Не менѣе того обращаетъ онъ вниманіе на техническое употребленіе продуктовъ, получаемыхъ изъ растеній, при чемъ упоминаетъ о смолистыхъ, ароматическихъ, медицинскихъ веществахъ растительнаго происхожденія. Ѳеофрастъ приходитъ къ постановкѣ вопросовъ, изъ которыхъ на иные до сихъ поръ трудно имѣть вполнѣ удовлетворительный отвѣтъ ([29]). Всего онъ описываетъ болѣе 400 видовъ растеній. Вообще, въ этомъ первомъ по времени ботаническомъ сочиненіи, Ѳеофрастъ является достойнымъ продолжателемъ и дополнителемъ Аристотеля, такъ что ихъ имена должны стоять нераздѣльно рядомъ въ исторіи науки. О Ѳеофрастѣ могъ по справедливости сказать Брандисъ: «Съ проницательностью и неутомимостью онъ совершилъ для своего времени возможное и весь древній міръ

([26]) *Cuvier*, I, 180.

([27]) Ueberwallung. О немъ см. *Göppert*: «Beobachtungen üb. d. Ueberwallen der Tannenstämme» (1842) цит. у *E. H. F. Meyer*. I, 164.

([28]) За то къ нимъ же относитъ и губки, хотя знаетъ, что онѣ имѣютъ нѣчто общее съ животными.

([29]) Наприм., почему дикія растенія даютъ плоды менѣе сладкіе, чѣмъ растенія обработываемыя? Почему животныя, вообще, имѣютъ непріятный, а растенія вообще, пріятный запахъ?

www.starieknigi.info

вмѣстѣ съ средними вѣками остался скорѣе позади, чѣмъ обогналъ его» ([30]).

Отрывки зоологическихъ его сочиненій не представляютъ ничего замѣчательнаго, кромѣ описанія нѣкоторыхъ животныхъ, которыя снова сдѣлались извѣстны лишь въ новое время ([31]).

Если бы можно было довѣрять вполнѣ словамъ Діогена Лаэрція, то Θеофрасту мы бы должны приписать и первую работу въ области, разработка которой составляетъ предметъ этого труда, именно въ области исторіи науки: ему приписываютъ сочиненія по исторіи ариѳметики, геометріи и астрономіи, но самые точные критики полагаютъ, что это ошибочно ([32]).

Но исторически научное направленіе имѣло другаго достовѣрнаго представителя въ школѣ Аристотеля, именно соученика Θеофраста, Эвдема родосскаго, весьма тщательно составленныя сочиненія котораго: «Исторія ариѳметики», «Исторія геометріи», «Исторія астрономіи» ([33]) составляли лучшій матеріалъ, изъ котораго могли черпать позднѣйшіе писатели свои извѣстія объ исторіи этихъ наукъ до Евклида. Къ сожалѣнію, всѣ эти сочиненія для насъ потеряны, и потому такъ шатки наши свѣденія о частностяхъ успѣховъ математики въ школѣ Платона. Кромѣ этого особеннаго развитія, приданнаго исторической разработкѣ наукъ, Эвдемъ, въ прочихъ ученыхъ трудахъ своихъ, по видимому старался ближе всѣхъ слѣдовать учителю. Въ «Физикѣ», о которой здѣсь преимущественно идетъ дѣло, онъ такъ строго держался самыхъ словъ Аристотеля, что его книга служила для исправленія оригинальнаго текста стагирита. Что касается духа учителя ([34]) по видимому Эвдемъ не совсѣмъ ясно проникся тѣмъ здравымъ стремленіемъ, которое побуждало Аристотеля искать преимущественно объясненій всему земному въ самихъ

([30]) *Brandis*, 311·

([31]) См. *Cuvier—Madeleine de St. Agy*. I, 185 и слѣд.

([32]) *Узенеръ*, критическое изслѣдованіе котораго о сочиненіяхъ Θеофраста («Analecta Theophrastea» 1858, Leipzig) считается лучшимъ по этому предмету, предполагаетъ, что здѣсь дѣло идетъ о сочиненіяхъ Эвдема, неправильно приписанныхъ Θеофрасту, и Целлеръ, приводящій это мнѣніе, находитъ его вѣроятнѣйшимъ (II, вт. пол. 644—645, прим. 3).

([33]) Собственно астрологіи (Αστρολογικαὶ ἱστορίαι), но дѣло идетъ объ астрономіи.

([34]) Это можно заключать изъ теологическаго направленія, приданнаго Эвдемомъ этикѣ. О немъ вообще см. *Brandis* «Uebersicht» etc. 217—240, гдѣ весьма тщательно собраны и резюмированы отрывки физики Эвдема, встрѣчающіеся у разныхъ авторовъ; см. также *Zeller*, II, вт. пол. 698 и слѣд. Симплицій сообщаетъ, что Эвдемъ предсказалъ затмѣніе солнца. Эвдему же приписываютъ анатомическія и зоологическія изслѣдованія, но съ малою достовѣрностью; см. *Zeller*, 698—699 прим. 3.; *Brandis*, 249.

www.starieknigi.info

явленіяхъ, и склонялся къ метафизическимъ тонкостямъ, отдаляясь отъ основной мысли учителя. Въ небольшомъ отрывкѣ, сохранившемся изъ исторіи астрономіи Эвдема, находимъ первое измѣреніе (конечно приблизительное) наклона эклиптики къ экватору въ 24° ([35]). Въ потерянномъ сочиненіи Эвдема объ углахъ, онъ, какъ полагаютъ, впервые подвелъ углы подъ категорію количества, т. е. измѣрилъ ихъ ([36]).

Историческіе же труды по наукѣ приписываются и другому ученику Аристотеля, Аристоксену, именно «Исторія гармоники» ([37]), но и та потеряна, а самъ Аристоксенъ болѣе извѣстенъ своими сочиненіями по теоріи музыки, въ которыхъ онъ, согласно направленію своей школы, хотѣлъ строго ограничить предметъ своего изученія его особенною областью и придать ему чисто-эмпирическія основанія, но связанныя съ методическимъ изслѣдованіемъ. Аристоксенъ одинаково вооружался противу тѣхъ, кто искалъ въ музыкѣ лишь численныхъ отношеній, какъ противъ тѣхъ, которые разсуждали о музыкѣ, не приводя доводовъ и не перечисляя точно явленій. Онъ удалился отъ акустическаго изслѣдованія музыкальныхъ тоновъ, перенесъ теорію музыки изъ области физики въ область эстетики и основалъ школу музыкальныхъ теоретиковъ, противуположную школѣ пиѳагорейцевъ. Относительно другихъ взглядовъ Аристоксена можно лишь упомянуть, что въ немъ замѣтно болѣе склонности къ практическимъ вопросамъ, чѣмъ къ теоретическимъ, а въ послѣднихъ преобладаетъ направленіе, прямо противуположное направленію Эвдема, именно стремленіе сводить все на чувственныя воспріятія ([38]).

Изъ остальныхъ перипатетиковъ перваго поколѣнія всѣхъ замѣчательнѣе Дикеархъ мессинскій ([39]), но и объ немъ можно сказать весьма немного въ исторіи науки. Правда, онъ, сколько извѣстно,

---

([35]) *Delambre:* «Hist. de l'astron. ancienne» (1817) I, 17. Отрывокъ находится въ *Fabricius:* «Biblioth. Graeca» III, 11, стр. 278.

([36]) См. *Montucla:* «Hist. des mathématiques» I, 189; *Brandis*, 249 съ ссылкой на *Прокла:* «Коммент. на элементы Евклида» II, 35.

([37]) Болѣе или менѣе сюда относится и «Исторія мужей», имѣвшая, впрочемъ, по видимому, болѣе философскій характеръ.

([38]) Труды Аристоксена по теоріи музыки изданы вмѣстѣ съ трудами другихъ древнихъ музыкальныхъ теоретиковъ Меурзіусомъ (1616) и Мейбомомъ (1652), а въ послѣднее время, съ нѣмецкимъ переводомъ отдѣльно Феймеромъ (1840). О немъ см. *Рюэля* въ «Revue archéologique» XIV, и ст. *J. Caesar* въ *Pauly's* Realencyclopädie, I (2 изд. 1865); *Aristoxenus*; кромѣ того Целлера и Брандиса.

([39]) Изъ Мессены въ Сициліи.—О Дикеархѣ см. *Zeller*, 718 и слѣд. *Brandis* 384 и слѣд. Остальную литературу о немъ см. тамъ же.

www.starieknigi.info

занимался измѣреніемъ высоты горъ, но всѣ остальныя свѣденія, о немъ сохранившіяся, относятся или къ теоретическимъ вопросамъ, въ малой степени касающимся науки, или къ области, невходящей въ предѣлы, назначенные этому труду. Дикеархъ защищалъ гипотезу вѣчности міра, видовъ животныхъ и человѣка ([40]), пытался очертить исторію развитія греческаго общества и объяснить самый переходъ первобытнаго человѣчества къ пастушеской жизни (съ которой, по его мнѣнію, началось употребленіе мяса и война), а потомъ къ земледѣльческой. Въ теоретическихъ объясненіяхъ онъ устранялъ всякое сверхчувственное основаніе и рѣзче всѣхъ своихъ товарищей поставилъ практическія цѣли выше теоретическихъ([41]). Объ остальныхъ ученикахъ Аристотеля, маловажныхъ во всѣхъ отношеніяхъ, исторіи науки сказать нечего.

Наслѣдникъ Ѳеофраста во главѣ аѳинскихъ перипатетиковъ, Стратонъ лампсакскій (ум. между 270—268 годами) можетъ служить намъ переходомъ къ александрійскимъ ученымъ, какъ наставникъ Птолемея Филадельфа, наиболѣе сдѣлавшаго для утвержденія научнаго значенія Александріи. Тѣмъ не менѣе объ ученыхъ трудахъ Стратона мы можемъ сказать весьма мало, хотя онъ и сохранилъ въ исторіи философіи названіе физика; но немногое, сохранившееся изъ его трудовъ, убѣждаетъ, что онъ преимущественно обращалъ вниманіе не на научную, а на философскую сторону предмета, и важенъ лишь относительно общихъ взглядовъ, выработанныхъ имъ относительно природы. Въ этомъ отношеніи нельзя не замѣтить, что упражненіе ума эмпирическими воззрѣніями принесло свою пользу, и самый взглядъ Стратона на внѣшній міръ несравненно яснѣе взгляда Аристотеля, хотя нельзя и сравнить умъ перваго съ геніемъ послѣдняго. Стратонъ сознаетъ, что въ природѣ должно искать не разумъ, не жизнь (душу), а необходимый законъ; для него достаточно тяжести и движенія для объясненія міра; движеніемъ же (въ болѣе тѣсномъ смыслѣ, чѣмъ Ѳеофрастъ) объясняетъ онъ и психическія явленія, не различая чувственной дѣятельности отъ разумной. Онъ допускалъ пустые промежутки внутри тѣлъ, отвергъ легкость, какъ особенное свойство тѣлъ, и допускалъ, что

([40]) То же мнѣніе поддерживалъ позднѣйшій перипатетикъ, Критолай (ок. средины II в. до Р. Х.). См. *Zeller*, 754.

([41]) Мы видѣли выше (§ 11), что для Аристотеля теоретическое преслѣдованіе истины было высшимъ идеаломъ. На сколько измѣнился въ этомъ отношеніи взглядъ нѣкоторыхъ ближайшихъ учениковъ Аристотеля, видно изъ словъ Дикеарха, что не ученіе составляетъ философа, не рѣчи и управленіе—государственнаго человѣка, но тотъ—философъ, кто остается таковымъ во всѣхъ положеніяхъ и при всякой дѣятельности; тотъ—государственный человѣкъ, кто посвящаетъ всю жизнь л уженію народу (*Zeller*, 721).

www.starieknigi.info

всѣ онѣ тяжелы; если же нѣкоторые изъ нихъ двигаются вверхъ, это лишь въ слѣдствіе того, что тяжелѣйшія тѣла давитъ на легчайшія и ихъ вытѣсняютъ. Замѣчательно, что, по Страбону, ссылающемуся на Эратосфена, Стратонъ допускалъ первоначальное отдѣленіе Средиземнаго моря, какъ отъ Атлантическаго океана такъ и отъ Чернаго моря, перешейками, которые были въ послѣдствіи прорваны, и поддерживалъ это мнѣніе различными наблюденіями. Сочиненія Стратона остались лишь въ отрывкахъ и ссылкахъ, но должны были обнимать всю энциклопедію знаній ([42]).

Стратонъ—послѣдній мыслитель, при которомъ Аѳины оставались центромъ науки. Уже въ его время Александрія получила такую притягательную силу для ученыхъ, что работы всѣхъ остальныхъ мѣстностей стали группироваться около работъ, въ ней производимыхъ, а потому мы упомянемъ о послѣдующихъ перипатетикахъ только въ связи съ ихъ александрійскими современниками ([43]).

Къ эпохѣ, современной первымъ ученикамъ Аристотеля, относится и жизнь Автолика, перваго греческаго астронома, сочиненія котораго по *научной астрономіи* для насъ сохранились. Онъ жилъ между 320—300 годами, былъ родомъ изъ Питаны, эоллійскаго города Малой Азіи, и оставилъ два сочиненія: «О сферѣ во движеніи» (π. κινουμένης σφαίρας) и« О восходѣ и закатѣ звѣздъ» (π. ἐπιτολῶν καὶ δύσεων) ([44]). Оба эти сочиненія составляютъ чисто геометри-

([42]) О немъ см. *Zeller*, II, вт. пол. 728 и слѣд.

([43]) Эпохѣ Ѳеофраста и Стратона приписываютъ лучшіе современные критики и нѣкоторыя сочиненія, переданныя потомству съ именемъ Аристотеля, изъ которыхъ входятъ въ область нашего изслѣдованія сочиненія о цвѣтахъ, о звукахъ, о движеніи животныхъ. Вѣроятно тогда же получили свой настоящій видъ и «Механическія проблемы». О всѣхъ ихъ см. *Zeller*, 761 и слѣд.

([44]) О времени Автолика см. *Lewis*: «Hist. survey» etc., 184. Подробное изложеніе у *Delambre*, 19 и слѣд. Онъ дѣлаетъ извлеченія изъ обоихъ сочиненій, приводитъ и комментируетъ всѣ предложенія Автолика, прилагаетъ положенія «О восходѣ и закатѣ» къ Арктуру и Альдебоpану, сводитъ всѣ эти положенія на небольшое число тригонометрическихъ формулъ (стр. 43) и указываетъ исправленія, необходимыя въ текстѣ.—Самый текстъ Автолика, никогда вполнѣ не изданный по гречески (*Lewis*, 184), очень рѣдокъ и въ неполныхъ изданіяхъ. Именно Дазиподіусъ напечаталъ въ Страсбургѣ 1572 положенія безъ доказательствъ, въ сборникѣ «Sphaericae doctrinae propositiones graecae et latinae» (Argentorati, 1572) 8°. Этотъ сборникъ, какъ видно изъ каталога пулковской обсерваторіи, въ ней есть. Въ британскомъ музеѣ его нѣтъ (*Lewis*, 184). Мавроликусъ переведъ Автолика «О сферѣ въ движеніи» съ арабскаго языка на латинскій. Неаполитанецъ Іосифъ Ауріа перевелъ его вторично на латинскій языкъ, сравнивъ пять рукописей; изд. въ Римѣ 1587 года 4°. Есть еще изданіе Мерсена 1644 года. Оба изданія находятся въ библіотекѣ пулковской обсерваторіи.

www.starieknigi.info

ческіе трактаты. Двѣнадцать предложеній перваго даже скорѣе принадлежатъ геометріи, чѣмъ астрономіи, и получаются совершенно непосредственно изъ понятія о вращеніи поверхности шара около оси. Предложенія втораго также очень просто объясняются геометрически и могли быть сведены Деламбромъ на весьма небольшое число тригонометрическихъ формулъ. Въ нихъ Автоликъ различаетъ истинный и видимый, утренній и вечерній восходъ и закатъ звѣздъ ([45]), и даетъ правила для опредѣленія того и другаго для звѣздъ, имѣющихъ различное положеніе относительно эклиптики, въ особенности же для знаковъ зодіака. Онъ разсматриваетъ уже не созвѣздія, а именно двѣнадцатыя доли эклиптики (додекатеморіи) и принимаетъ, что солнце должно находиться на 15° ниже горизонта (считая по эклиптикѣ), чтобы звѣзда на горизонтѣ могла быть видима. По мнѣнію Деламбра ([46]) Автоликъ вѣроятно впервые группировалъ въ систематическое цѣлое тѣ геометрическія положенія, которыя необходимы въ сферической астрономіи; изъ 12 предложеній его «О сферѣ» семь до сихъ поръ составляютъ основу сферической астрономіи и подразумѣваются тѣми авторами по этому предмету, которые не прямо ихъ высказываютъ. Очевидно, время требовало отъ астрономовъ болѣе прочныхъ основаній для ихъ методовъ, а развитіе геометріи дозволяло установить простѣйшія начала, помощью которыхъ сами собою разрѣшались простѣйшія задачи сферической астрономіи. Конечно, во многихъ случаяхъ, положенія Автолика лишь приблизительны, и отсутствіе инструментовъ наблюденія, какъ отсутствіе таблицъ хордъ или тригонометрическихъ линій заставляетъ его прибѣгать къ сложнымъ пріемамъ, тамъ, гдѣ въ послѣдствіи вопросъ разрѣшался несравненно проще.

Первый періодъ исторіи науки оканчивался вмѣстѣ съ ослабленіемъ политическаго значенія Греціи. Свободная критика греческой мысли поставила *вопросы* науки, и философскія школы Греціи попытались *понять* все сущее, какъ подчиненное неизмѣннымъ законамъ. Сначала въ іонійской школѣ отрывочно пробивались на свѣтъ изъ систематическихъ философскихъ міросозерцаній нѣкоторыя данныя науки; потомъ сомнѣніе элеатовъ и популяризація софистовъ побудили

([45]) Припомнимъ, что *истинный* (міровой) утренній восходъ или вечерній закатъ звѣзды происходитъ, когда звѣзда находится на горизонтѣ въ одно время съ солнцемъ. *Истинный* (ахронический) вечерній восходъ или утренній закатъ бываетъ, когда звѣзда находится также въ одно время съ солнцемъ на горизонтѣ, но на противуположной сторонѣ послѣдняго. *Видимый* восходъ и закатъ предшествуетъ восходу солнца или слѣдуетъ за его закатомъ столько времени, чтобы звѣзда могла быть видима.

([46]) Стр. 21.

www.starieknigi.info

серьезнѣе взглянуть на научныя требованія. Прежде всего осѣлась, какъ опредѣленная научная организація, геометрія съ ея точными методами и безспорною очевидностью. Къ ней примкнула астрономія, отыскивая въ геометрическихъ представленіяхъ теоріи сферъ уясненіе своихъ задачъ, и въ тоже время стремясь въ болѣе точныхъ описаніяхъ и опредѣленіяхъ наблюдаемаго установить безспорныя данныя для своихъ построеній; а подъ конецъ отыскивая въ геометріи нѣсколько точныхъ теоремъ для своего дальнѣйшаго развитія. Въ области самыхъ сложныхъ вопросовъ біологическихъ выдвинулся человѣкъ, подавшій примѣръ тщательнаго наблюденія и осторожнаго вывода *ближайшихъ* законовъ. Наконецъ стремленіе понять міръ нашло себѣ сознательнаго представителя, указавшаго условія научнаго метода, угадавшаго, что теорія движенія должна лечь въ основу науки природы (феноменологіи) и что *естественная* классификація предметовъ должна составить результатъ изученія міра (космологіи). Средства частныхъ людей и философское направленіе греческаго ума оказывались недостаточными для совершенія многочисленныхъ трудовъ, которыхъ требовала эта задача. Философія отказалась продолжать научную работу человѣчества; пріуготовительная работа науки стала слишкомъ тонкой, чтобы общество продолжало принимать въ ней участіе. Насталъ новый періодъ уединенной работы ученыхъ, не педагогически обобщающей рѣчи философа, а литературно—кабинетнаго труда спеціалиста. Ученые уединились отъ предразсудковъ и влеченій массы и въ этомъ уединеніи могли совершить блистательныя работы, которыхъ самая задача была непонятна большинству. Но тѣмъ болѣе росло невѣжество большинства, преданнаго руководству предразсудковъ и фанатизма. Лишенная опоры науки, философія была безсильна въ дальнѣйшей борьбѣ противъ нихъ; лишенная союза съ философіей, наука не имѣла никакой точки соприкосновенія съ большинствомъ общественныхъ дѣятелей. Борьба была неравна, и катастрофа не замедлила послѣдовать. Послѣ самаго блестящаго періода научнаго развитія, невѣжество и фанатизмъ задушили науку древняго міра.

www.starieknigi.info

ПРИБАВЛЕНІЕ КЪ ГЛАВѢ I.

(стр. 37, къ началу § 5)

Желая придать печатному изложенію моихъ лекцій (и безъ того разростающемуся болѣе, чѣмъ я предполагалъ) возможно меньшій объемъ, я приступилъ въ текстѣ § 5 прямо къ очерку древнѣйшихъ научныхъ данныхъ, сохранившихся или предполагаемыхъ. Но я долженъ былъ согласиться съ замѣчаніями, сдѣланными мнѣ нѣкоторыми внимательными читателями, что, при строгомъ ограниченіи понятія о наукѣ, полезно бы изложить общія условія ея развитія, сравнительно съ другими сферами мысли. Поэтому позволяю себѣ помѣстить это прибавленіе, которое относится къ началу главы.

Ступени развитія человѣческой мысли. Отличительный признакъ научнаго воззрѣнія. Условія для начала науки. Древность разныхъ отраслей знаній. Сельское хозяйство и науки съ нимъ связанныя. Медицина и науки изъ нея развившіяся.

Во вступленіи къ предлагаемому очерку, мы пытались отдѣлить область науки отъ другихъ сопредѣльныхъ ей областей человѣческой мысли и указать тѣ предварительныя знанія, которыя были необходимы человѣчеству, для того, чтобы наука могла въ немъ развиться. Но прежде, чѣмъ приступить къ самой исторіи науки, небезполезно остановиться на вопросѣ: какимъ образомъ въ разныхъ ненаучныхъ областяхъ человѣческаго мышленія подготовляется научный взглядъ? Какія условія необходимы для того чтобы общество вступило въ научный періодъ своего развитія?

Предметы внѣшняго міра представляются человѣку сперва, какъ удовлетвореніе прямой потребности, и повторяющаяся потребность ведетъ къ развитію технической ловкости, технической привычки, наконецъ различныхъ отраслей техническихъ знаній (1). Но парал-

(1) См. *G. Klemm*: «Allgemeine Culturgeschichte der Menschheit» I (1843); *Th. Waitz*: «Anthropologie des Naturvölker» I (1859).

www.starieknigi.info

лельно съ этимъ совершаются предъ человѣкомъ явленія природы, которыми онъ руководить не въ состояніи и которыя, между тѣмъ, сильно дѣйствуютъ на его чувства. Бури, грозы, землетрясенія, лѣтняя засуха и зимній холодъ, эпидеміи, появленіе и исчезаніе вредныхъ и полезныхъ животныхъ происходили независимо отъ его воли, раздражали его воображеніе страхомъ, возбуждали въ немъ боязнь или надежду, при чемъ онъ не могъ уловить послѣдовательности этихъ явленій и пріучался создавать фантастическую причину тому, чему не зналъ причины дѣйствительной. Но и самая фантазія первобытнаго человѣка была недовольно выработана, чтобы онъ могъ созидать обширныя миѳическія картины, которыя были результатомъ нѣсколько позднѣйшаго развитія. Онъ сближалъ все, что его пугало или радовало, все что доставляло ему страданіе или наслажденіе, съ предметами имъ видимыми и ему близкими: горы и озера, деревья и животныя, камень очага и обточенная имъ самимъ палка, собственная пѣснь, собственное слово, или фигура имъ же начертанная входили необходимыми элементами въ его фантастическія построенія. Онъ относился къ предметамъ природы какъ къ людямъ, прося и ожидая ихъ содѣйствія, страшась ихъ гнѣва, угадывая ихъ расположеніе духа по знаменіямъ, стараясь покорить ихъ своему желанію, заставить ихъ содѣйствовать ему, посредствомъ какихъ либо средствъ, цѣлесообразность которыхъ была столь же фантастична, какъ и всѣ его представленія о мірѣ. Всѣ предметы міра приняли тогда для него чудесный характеръ и всѣ дѣйствія его въ отношеніи къ нимъ были связаны съ этимъ воззрѣніемъ; онъ обращалъ вниманіе лишь на тѣ предметы, которые были для него фетишами или амулетами, лишь на тѣ явленія, которыя служили знаменіями, лишь на тѣ свои слова и дѣйствія, которымъ придавалъ магическое значеніе угадыванія тайнъ природы, предсказанія будущаго, таинственной силы, подчиняющей ему явленіе природы. *Это* было для первобытнаго человѣка важнѣйшее, высшее; *это* знаніе было для него *все* знаніе; кто *этимъ* занимался, становился выше другихъ и самъ дѣлался предметомъ уваженія и страха, мольбы и ожиданія (2).

Но какъ техническіе пріемы повели къ техническимъ знаніямъ, такъ и мистическое отношеніе къ предметамъ природы послужило

(2) Изъ обширной литературы, сюда относящейся, укажу на *F. L. W. Schwartz:* «Ursprung der Mythologie» (1860); *Radenhausen:* «Isis» I, II, (1863); *Ad. Bastian:* «Der Mensch in der Geschichte» II, (1860); *L. Feuerbach:* «Sämmtliche Werke» VII, VIII, IX. См. также «Энц. Словарь» ст. *Амулеты, Антропоморфизмъ и антропопатизмъ.*

www.starieknigi.info

исходною точкою для болѣе разумнаго взгляда. Для того, чтобы отличить настоящій амулетъ отъ ложнаго, надо было наблюдать и сравнивать. Для того, чтобы читать знаменія для настоящаго и прорицанія будущаго въ явленіяхъ небесныхъ и въ полетѣ птицъ, надо было опять наблюдать и сравнивать. Между лицами, глубоко вѣровавшими въ свою мистическую способность колдовства и прорицанія, явились сначала такіе, которые эксплуатировали другихъ; а вслѣдъ за тѣмъ—такъ какъ лишь собственная вѣра въ свои чудотворныя силы можетъ долгое время внушать непоколебимую вѣру въ нихъ и окружающимъ—вслѣдъ за тѣмъ явились и внѣ круга колдуновъ-прорицателей люди, которые скептически отнеслись къ чудотворнымъ силамъ лицъ этого круга. Въ обоихъ случаяхъ состояніе духа было уже не то, которое до тѣхъ поръ вызывало фантастическое творчество, какъ единственное средство успокоиться въ постоянномъ волненіи среди чудеснаго міра, окружавшаго человѣка. Наблюденія могли быть произведены спокойнѣе. Кромѣ мистическихъ свойствъ явленій и предметовъ, человѣкъ обратилъ вниманіе и на другія свойства. Нѣкоторыя изъ этихъ свойствъ могли получить техническое примѣненіе и увеличили техническія силы человѣка. Но религіозныя вѣрованія привлекли вниманіе человѣка и на такіе предметы и явленія, которые не находили себѣ прямаго примѣненія къ его пользамъ. Это упражненіе въ изученіи *независимо* отъ практическихъ вопросовъ послужило важнымъ элементомъ для накопленія знаній, интересныхъ *сами по себѣ*. По мѣрѣ развитія общества, творческая фантазія человѣка перестала охватывать всѣ явленія и предметы міра и концентрировалась въ нѣкоторыхъ сферахъ, наиболѣе таинственныхъ. Фетиши стали малочисленнѣе; амулеты стали играть болѣе второстепенную роль въ религіозныхъ вѣрованіяхъ народовъ; изъ множества магическихъ дѣйствій лишь немногія остались въ числѣ торжественныхъ обрядовъ и вошли въ культъ; миѳологическое творчество концентрировалось въ рядѣ драмъ, романовъ и картинъ, относящихся преимущественно къ сферѣ метеорологическихъ явленій (3). Вмѣстѣ съ тѣмъ вся сфера явленій и предметовъ, оставшаяся за предѣлами миѳологическаго творчества и не попавшая въ область техническаго употребленія, сдѣлалась предметомъ *любопытства* и *любознательности*, для тѣхъ немногихъ, которые продолжали обращать на нее вниманіе. Въ средѣ этихъ немногихъ и должно искать тѣхъ наблюдателей, которые, въ разныхъ сферахъ человѣческаго знанія, шагъ за шагомъ подвигаясь

(3) См. прим. 5 къ § 5.

www.starieknigi.info

въ изученіи явленій и предметовъ, пришли наконецъ къ потребности *понять* что изучали, и къ желанію поставить *опредѣленный вопросъ*, на который стали искать рѣшенія.

Но тутъ мы встрѣчаемся съ характеристическою чертою научнаго розысканія, отличающею его отъ трехъ предшествующихъ ему ступеней развитія человѣческой мысли. Первобытный техникъ *пользовался* предметами и явленіями природы, не осмысливая ихъ, не размышляя о нихъ далѣе того, на сколько они прямо удовлетворяли его потребности; они были для него *случайнымъ средствомъ*. Вѣрующій мистикъ слѣдилъ съ напряженнымъ вниманіемъ за предметами и явленіями, которымъ придавалъ фантастическое значеніе; они были для него *чудесными случайностями*. Любознательный наблюдатель собиралъ отрывочныя свѣдѣнія о *любопытныхъ случайностяхъ*, ему представлявшихся. Но первымъ условіемъ *пониманія* и поставленія *опредѣленнаго вопроса*, т. е. научнаго воззрѣнія, было допущеніе *необходимой* послѣдовательности между явленіями, неизмѣнной связи причины со слѣдствіемъ, *неизмѣнныхъ свойствъ* предметовъ, сознательное или безсознательное стремленіе отыскать *необходимые и неизмѣнные законы природы*. Только достигнувъ этой точки зрѣнія, человѣкъ сталъ на почву науки; только въ періодъ, когда эта точка была достигнута, началась наука; только въ той области знанія, гдѣ неизмѣнность законовъ явленій можно было уловить всего удобнѣе, наука могла имѣть достаточное число связныхъ наблюденій, чтобы пытаться понять явленія; только тотъ народъ, гдѣ представители знанія впервые прониклись убѣжденіемъ въ неизмѣнности законовъ природы, заслуживаетъ славу первенства въ области науки (4).

---

(4) Относительно тѣсной связи убѣжденія въ неизмѣнности законовъ природы съ научнымъ воззрѣніемъ на послѣднюю см. *J. St. Mill* «System of Logic» II (5 изд. 1862) 94 и слѣд; *J. Herschel*; «Prelim. discourse on the study of the natur. philosophy» (1831 въ *Lardners* Cyclopaedia»); *G. H. Lewes*: «Aristotle» (1864) гл. II, III.—Относительно предъидущаго очерка развитія человѣческой мысли можно замѣтить, что хотя онъ и представляетъ, по необходимости, нѣсколько гипотетическаго элемента, но можетъ быть подтвержденъ многочисленными аналогіями и общими соображеніями. Читатель найдетъ много хорошихъ указаній въ этомъ отношеніи у *Aug. Comte*: «Cours de philos. positive» Leç. 51 и слѣд. T. IV, V, VI (нов. изд. 1864 г.) и эти указанія тѣмъ важнѣе, что онѣ исправляютъ то, что есть слишкомъ рѣзкаго въ его формулѣ трехъ ступеней развитія человѣческаго духа: теологической, метафизической и положительной. Онъ очевидно предпосылаетъ имъ еще фазисъ полуживотнаго состоянія и не отвергаетъ одновременнаго ихъ существованія въ разныхъ областяхъ человѣческаго духа и въ личностяхъ различнаго развитія. Онъ очевидно также придаетъ несравненно менѣе значенія метафизической ступени развитія предъ прочими двумя, хотя нѣсколько разъ упо-

www.starieknigi.info

Такимъ образомъ, для появленія научнаго воззрѣнія, необходимо было совпаденіе нѣсколькихъ выгодныхъ условій. Нужна была область знанія, гдѣ наблюденія были бы довольно удобны, чтобы онѣ могли накопиться въ значительномъ количествѣ, и законы которой были бы довольно просты, чтобы повторенныя наблюденія сами собой привели къ представленію единообразія въ теченіи явленій и неизмѣнности ихъ законовъ. Кромѣ того, эта область должна была быть довольно чужда обыденной практикѣ жизни, чтобы возбудить не одни техническія стремленія, но и безкорыстное любопытство наблюдателя; она въ то же время должна была быть довольно тѣсно связана съ жизненными вопросами или съ религіозными воззрѣніями, чтобы привлечь на себя вниманіе не случайныхъ изслѣдователей, а ряда поколѣній, которыя бы, послѣдовательно упражняясь въ собираніи и классификаціи фактовъ этой области, подготовили матеріалъ для научнаго пониманія ея. Кромѣ того нужна была страна, гдѣ общественная жизнь давала бы возможность личной критикѣ высвободиться изъ подъ гнета преданія и подготовила бы людей способныхъ не довольствоваться техническою сноровкою, миѳическимъ представленіемъ, или, даже, собираніемъ любопытныхъ свѣдѣній, а желающихъ *понять* то, что они узнаютъ. Или, по крайней мѣрѣ, нужно было, чтобы въ странѣ, подчиненной авторитету преданія, насталъ періодъ движенія въ области мысли, подъ вліяніемъ религіознаго переворота, чужеземнаго вліянія, или массы новыхъ фактовъ, которые сами собою представлялись человѣческому наблюденію.

Первое условіе выполняла прежде всего астрономія и тѣсно связанныя съ нею области ариѳметики и геометріи. Второе условіе было удовлетворено, вслѣдствіе общественнаго строя, прежде всего въ Греціи; за тѣмъ, подъ вліяніемъ греческой мысли, въ связи

минаетъ, что эта ступень *необходимая*, но послѣднее можно допустить лишь въ нѣсколько ограниченной мѣрѣ. Въ исторіи каждой науки отдѣльно это вѣрно, точно также какъ въ саморазвивающейся личности. Но человѣчество развивается всего болѣе путемъ педагогическимъ, вліяніемъ одной личности на другую, одного класса общества на другой и одного народа на другой. Въ этомъ случаѣ, существующемъ для большинства, метафизическій фазисъ вовсе не составляетъ необходимости и теологическій фазисъ можетъ прямо перейти въ положительный, точнѣе—въ научный. Указаніе на это можно найти у самаго Конта. Онъ обратилъ можетъ быть слишкомъ мало вниманія на фазисъ, который онъ мимоходомъ называетъ *эмпирическимъ*, не вводя въ свою формулу. Между тѣмъ этотъ фазисъ собранія любопытныхъ свѣдѣній весьма важенъ. Безъ него наука положительно невозможна, и онъ играетъ важную роль, какъ въ развитіи личностей, такъ и въ развитіи обществъ. Теорія Ог. Конта весьма замѣчательна какъ первое приближеніе, но требуетъ болѣе точной разработки.

www.starieknigi.info

съ реформой буддизма, временно въ Индостанѣ; подъ вліяніемъ греческой же мысли и частью индусской, въ связи съ религіозною реформою ислама, у арабовъ. Наконецъ самымъ полнымъ образомъ, при соединенномъ вліяніи ряда выгодныхъ условій, наука могла утвердиться въ новой Европѣ.

Впрочемъ, всѣ знанія имѣютъ претензію на огромную древность. Медицина считала своими первыми дѣятелями боговъ, полубоговъ и миѳическихъ представителей перваго времени (5). Ботаника возводила свою древность не только къ первому человѣку, но прямо къ Создателю міра (6). Алхимики считали тоже въ числѣ своихъ предшественниковъ Адама и высшія существа (7). Подобныя же преданія встрѣчались и въ другихъ областяхъ, и оно не мудрено тамъ, гдѣ преданіе старины имѣетъ преобладающее значеніе, и гдѣ лишь оно освящаетъ какое либо дѣло, ставя его подъ покровительство уважаемыхъ именъ древности или священныхъ авторитетовъ религіи. Но совершенно другоѣ дѣло подтвержденіе подобныхъ свидѣтельствъ. Оставивъ въ сторонѣ миѳическую древность, легко убѣдиться, что большинство наукъ не можетъ оправдывать свои претензіи и на большую историческую давность, если только говорить о наукахъ, а не о собираніи случайныхъ свѣдѣній.

Техническія потребности побуждали издавна человѣка ознакомиться съ нѣкоторыми данными наукъ естественно-описательныхъ, науки человѣческаго тѣла, метеорологіи и т. под. Если причислять, напримѣръ, къ зоологіи различеніе животныхъ, то зоологія такъ же древня, какъ человѣческій языкъ: въ самый древній періодъ существованія древнихъ арійцевъ, предковъ индо-европейскаго племени, доказано употребленіе названій, слѣдовательно различенія, для различныхъ животныхъ (8). Да оно и само собою понятно, что человѣкъ въ самомъ грубомъ состояніи долженъ былъ отличать опасныхъ для него животныхъ отъ полезныхъ, и знакомиться съ привычками тѣхъ и другихъ, чтобы обороняться отъ однихъ, эксплуа-

(5) *K. Sprengel:* «Vers. einer pragmat. Gesch. d. Arzneykunde» I (1821). 9 слѣд.; *B. Hirschel:* «Compend. d. Gesch. d. Medicin» 2 изд. (1862) 17 и слѣд. Для Индіи см. *E. H. F. Meyer:* «Gesch. d. Botanik», III (1856), 3.

(6) Такъ пишетъ нѣмецкій ботаникъ XVI в. Геронимусъ Бокъ въ первой главѣ своей «New Kreutterbuch» (1539) см. *Ernst. H. F. Meyer:* «Gesch. d. Botanik» (1854) стр. 1.

(7) *H. Kopp:* «Gesch. d. Chemie» II (1844), 145, 146.

(8) *Ad. Pictet:* «Les origines indo-européennes», 1855 — 63. Извлеченіе изъ результатовъ, полученныхъ Пиктэ, см. между прочимъ у *Ревиля* въ статьѣ переведенной изъ «Revue des deux mondes» въ «Загран. вѣстникѣ» 1864 г. т. III, стр. 18 и слѣд.

www.starieknigi.info

тировать въ свою пользу другихъ. Подобная зоологія существуетъ и въ сознаніи другихъ животныхъ. Но отъ нея весьма далеко до сколько нибудь систематической классификаціи и до сколько нибудь раціональнаго пониманія устройства животнаго и связи этого устройства съ его привычками и свойствами. Въ послѣднемъ смыслѣ (а лишь въ этомъ смыслѣ она научна) едвали можно возвести начало зоологіи далѣе Аристотеля (IV в. до Р. Х.).

Главными источниками накопленія подобнаго рода свѣдѣній были два техническія занятія весьма древнія, и древность которыхъ побуждала весьма многихъ писателей приписывать несоразмѣрно глубокую древность и наукамъ изъ нихъ *позже* развившимся. Эти два занятія: земледѣліе и медицина.

Осѣдлая жизнь въ человѣческихъ обществахъ развилась въ періодъ доисторическій, и къ такой же древности восходитъ земледѣліе, или, въ болѣе общемъ смыслѣ, сельское хозяйство. Оно требовало, конечно, ботаническихъ, зоологическихъ, метеорологическихъ свѣдѣній, но на столько, на сколько они прилагались къ технической потребности. Сельское хозяйство повело скоро и къ техническому вопросу объ орошеніи и къ гидравлическимъ постройкамъ, слѣдовательно можно здѣсь предполагать нѣкоторыя механическія свѣдѣнія о средствахъ удобнѣйшаго производства работъ, о сопротивленіи матеріаловъ и т. под. Но мы говорили во вступленіи ([9]), что *пользованіе* законами природы еще далеко не предполагаетъ стремленія *понять* ихъ, и нѣсколько отрывочныхъ *свѣдѣній* далеко не составляютъ науки. Намъ придется не разъ упоминать о сочиненіяхъ по сельскому хозяйству, какъ источникахъ, которые могутъ указать развитіе наукъ естественно-описательныхъ въ тотъ или другой періодъ, но сельскохозяйственныя сочиненія пріобрѣтаютъ подобное значеніе лишь тогда, когда уже составилось первоначальное зерно для указанныхъ наукъ, когда, около основныхъ понятій, сконцентрировались основные вопросы. Это сдѣлалось довольно поздно, потому что явленія въ области описательнаго естествознанія такъ сложны, а наблюденія такъ разнообразны, и пестрая внѣшность явленій и предметовъ на столько отвлекаютъ вниманіе наблюдателя отъ существенныхъ вопросовъ, что долгія наблюденія могли накопляться, раздражая любопытство человѣка, прежде чѣмъ въ немъ развилась бы потребность искать правильную классификацію предметовъ и законъ явленій. Его мысль должна была упражняться на полѣ другихъ, болѣе простыхъ явленій, и открыть неизмѣнность закона въ другихъ обла-

([9]) См. § 1.

www.starieknigi.info

стяхъ, болѣе удобныхъ для изслѣдованія, прежде чѣмъ приступить къ научнымъ разысканіямъ въ сферѣ тѣхъ наукъ, которыя развились изъ техническихъ потребностей сельскаго хозяйства.

Еще важнѣйшій источникъ развитія научныхъ свѣдѣній по нѣкоторымъ отдѣламъ естествознанія представляетъ медицина. Она естественно требовала свѣдѣній о нѣкоторыхъ вредныхъ и полезныхъ свойствахъ веществъ. Собраніе ядовъ и ихъ употребленіе, собраніе лекарственныхъ растеній и отличеніе той части ихъ, которая должна быть употреблена въ дѣло при леченіи—надо отнести къ глубокой древности. Нѣкоторыя поверхностныя патологическія наблюденія были нераздѣльны отъ обращенія вниманія и на физіологическіе процессы; поэтому безпорно, что, съ существованіемъ практической медицины, тѣсно связаны различныя свѣдѣнія изъ сопредѣльныхъ ей наукъ. Но, до появленія перваго медика-наблюдателя, Гиппократа косскаго (въ IV в. до Р. Х.), стремившагося изучить ближайшіе законы физіологическихъ и патологическихъ явленій, медицина есть не болѣе какъ техника, не задающая себѣ вопроса о причинѣ дѣйствія даннаго вещества, не стремящаяся понять болѣзнь и тѣмъ менѣе стремящаяся понять явленія природы, которыми она пользуется, или раціонально классифицировать предметы, которые употребляетъ; единственныя представленія, которыя она связываетъ долгое время со своими техническими дѣйствіями,—это представленія мистическія. Излечиваетъ не физическое, а чудесное свойство того или другого вещества; даже излечиваетъ не само вещество, а таинственный обрядъ при этомъ совершаемый, произнесенный заговоръ, призванное священное имя; если послѣднее было исполнено надлежащимъ образомъ, то можно обойтись и безъ лекарствъ, которыя, вообще, мало отличаются отъ амулетовъ. Какъ мы говорили ([10]), медицина весьма тѣсно связана въ этотъ древній періодъ съ религіознымъ обрядомъ, и ею большею частью занимаются лица, посвятившія себя религіи. И такъ чистая техника и мистическое вѣрованіе—вотъ содержаніе первобытной медицины. И такою она остается долгое время, хотя въ самыхъ древнихъ цивилизованныхъ обществахъ медицина, въ слѣдствіе указаннаго естественнаго стремленія къ здоровію, составляетъ одно изъ опредѣленныхъ и уважаемыхъ занятій. Но долго еще анатомическія открытія составляли случайныя пріобрѣтенія, тѣмъ болѣе, что человѣческій трупъ большею частью освященъ религіею и прикосновеніе къ нему есть оскверненіе и грѣхъ ([11]). Лишь случайно, на полѣ сраженія, при хирур-

([10]) См. § 10.

([11]) Можетъ быть этотъ весьма древній запретъ прикосновенія къ трупамъ связанъ съ первою борьбою противу антропофагіи.

www.starieknigi.info

гической операціи, или при разсѣченіи животныхъ, удалось уловить нѣкоторыя свѣдѣнія о строеніи тѣла и объ отправленіяхъ органовъ, но эти свѣдѣнія все таки относились къ слишкомъ сложнымъ фактамъ, чтобы непривычная мысль человѣка остановилась на этихъ фактахъ съ желаніемъ понять ихъ. Науки, выросшія изъ медицинскихъ занятій, точно также какъ предметы, связанные съ сельскимъ хозяйствомъ, требовали предварительнаго упражненія человѣческой мысли въ другой сферѣ ([12]).

([12]) Ср. § 10.

www.starieknigi.info

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ

Ладожское озеро.

Праздникъ на Валаамѣ 29 іюня.—Новыя постройки въ монастырѣ.—Буря 30 іюня на Ладожскомъ озерѣ и его окрестностяхъ.—Богомолье 8 іюля въ Шлиссельбургѣ.—Случай на Невѣ, у города.

29 іюня, въ день Св. Петра и Павла, на Валаамѣ престольный праздникъ. Сюда стекаются богомольцы съ различныхъ мѣстъ и со всѣхъ окрестностей Ладожскаго озера. Изъ Петербурга, пароходы *Валамо* и *Летучій* привозятъ въ этотъ день множество религіозныхъ посѣтителей обители, или, какъ ихъ называютъ здѣсь, *гостей*. Такихъ гостей нынѣшній праздникъ было очень много; за то обитателей восточной стороны озера пріѣхало мало, по причинѣ противнаго къ Валааму вѣтра. Крытыя соймы съ южной стороны части Ладоги, т. е. съ Волхова и Свири, явились сюда заранѣе, впередъ разсчитывая на озерные противные вѣтры, и потому они со своихъ мѣстъ вышли далеко ранѣе праздника. Всѣхъ посѣтителей Валаама 29 іюня нынѣшняго лѣта доходило до двухъ тысячъ человѣкъ, но бывали годы, въ которые ихъ являлось тысячи четыре.

Валаамъ годъ отъ году все украшается различными зданіями въ самомъ монастырѣ и устройствомъ хорошихъ дорогъ по всему острову. Едва только настоятель обители окончилъ весьма замѣчательнѣйшее по трудности постройки зданіе, въ которомъ паровая машина поднимаетъ воду для потребностей монастыря вверхъ болѣе, чѣмъ на 200 футовъ, по каменной крутой горѣ, какъ явилось въ монастырѣ другое весьма интересное сооруженіе, именно: часовня

www.starieknigi.info

въ память посѣщенія монастыря, въ 1858 году, нынѣ царствующимъ Императоромъ съ Августѣйшимъ Его Семействомъ. Но прежде, чѣмъ говорить о постройкѣ часовни, скажемъ нѣсколько словъ о водоподъемномъ зданіи.

Водоподъемное зданіе выстроено близъ сѣверной стороны монастыря, на каменной горѣ, которой высота футовъ 150. Высота самаго зданія около 65 фут.; оно каменное, трехэтажное, съ мезониномъ. Въ нижнемъ этажѣ, въ гранитномъ цоколѣ, помѣщена кузница, чугунно-литейная, баня и бѣлье-бученная. Во второмъ этажѣ находится паровая машина, водогрѣльная, пильная и слесарная; въ третьемъ этажѣ — столярная, бѣлье-сушильная и модельная; въ мезонинѣ помѣщены два огромные желѣзные бака, служащіе резервуарами подъемной воды. Ко всѣмъ этимъ полезнымъ устройствамъ удобно приспособлена восьми-сильная паровая машина, которая, кромѣ подъема воды, удѣляетъ часть силы своей и для прочихъ ремеслъ, въ зданіи находящихся.

Отъ этого зданія, по горѣ, имѣющей крутизну до 70°, въ гранитѣ, отъ верха горы до самой воды, вырвана порохомъ выемка или довольно глубокая канава, по которой проложена водоподъемная труба, а около нея сдѣлана лѣстница, и все покрыто галереею съ окнами. У самой воды, въ гранитѣ же, вырубленъ весьма глубокій колодезь, со дна котораго идетъ труба въ монастырскую губу, гдѣ всегда вода проточная и чистая. Вода въ колодцѣ не замерзаетъ никогда, а потому подъемъ ея вверхъ всегда безпрепятственъ.

Галерея съ водопроводной трубой въ постройкѣ опрятна, свѣтла, просторна и, можно сказать, роскошна, такъ что малѣйшая какая нибудь порча въ трубѣ сейчасъ же видна и исправляется легко во всякое время. Баня въ зданіи устроена чисто, просторно и съ разными новѣйшими по этой части усовершенствованіями; стокъ для грязной воды сдѣланъ въ гранитѣ же, но совершенно въ другую сторону отъ зданія и отъ бухты, изъ которой поднимается вода.

Такъ какъ монастырь и всѣ хозяйственныя въ немъ устройства находятся отъ водоподъемнаго зданія не менѣе, какъ въ 200 саженяхъ, то, для провода чистой воды въ монастырь, опять проложены чугунныя трубы, и проложены опять въ гранитѣ по канавѣ, вырванной порохомъ и покрытой довольно высокою каменною и съ просвѣтами галереею, идущею отъ самаго монастыря, чрезъ братское кладбище. Эта галерея служитъ тоннелемъ, какъ для водопроводныхъ трубъ, такъ и для прохода обитателямъ монастыря, въ

www.starieknigi.info

осеннія и зимнія непогоды, въ баню и во всѣ мастерскія, въ водоподъемномъ зданіи находящіяся. По этому краткому очерку можно судить, сколько труда нужно было на то, чтобы устроить подобное зданіе; но надо замѣтить еще и то, что всѣ колеса въ слесарной, станки, строгальныя доски и прочія желѣзныя вещи, всѣ—отливки и обдѣлки собственно монастырской.

Часовня въ память посѣщенія монастыря царствующимъ Императоромъ съ Августѣйшимъ Семействомъ выстроена на самомъ видномъ мѣстѣ, именно, посреди верхней площади, предъ монастыремъ и гостинницею находящеюся. Часовня въ византійскомъ вкусѣ, на гранитномъ фундаментѣ; сложена изъ рускельскаго мрамора, мелкой обтески, но безъ шлифовки. Крыша на часовнѣ сдѣлана четырехугольною пирамидою; на ней продольные углы; самая вершина и крестъ вызолочены, а средина окрашена подъ бронзу. Нижній край крыши окаймленъ металлическимъ вызолоченнымъ рѣзнымъ бордюромъ, а на лицевой ея сторонѣ утвержденъ большой бронзовый вызолоченный медальонъ, съ надписью, приличною случаю, въ память котораго выстроена часовня. Внутри самой часовни поставлена икона Знаменія Божіей Матери, рисованная иконописцомъ Пешехоновымъ съ образца иконъ древняго писанія. Икона вставлена въ весьма замѣчательную кіоту, сдѣланную изъ каменной, лучшей выборки, валаамской формаціи. Рисунокъ кіоты прекраснѣйшій; работа весьма тщательная, а шлифовка на ней удивительно гладкая. Говорятъ, два человѣка шлифовали эту кіоту нѣлый годъ; видъ ея черный, съ едва замѣтными сѣрыми и красными крапинками. На другой сторонѣ часовни, снаружи, вставленъ въ мраморъ небольшой образъ Спасителя, во весь ростъ, въ позолоченной металлической рамѣ. Около часовни, съ двухъ боковъ, сдѣлана ограда, а съ двухъ другихъ проложена красивая къ ней дорога. Часовня эта весьма интересное украшеніе Валаамской обители и весьма приличный памятникъ тому случаю, для котораго она выстроена.

Буря 30 іюня свирѣпствовала на Ладожскомъ озерѣ и окрестностяхъ его весьма сильно, а такъ какъ такой бури въ прежнее время никто не запомнитъ, то я считаю не лишнимъ сказать о дѣйствіи и силѣ ея подробно, настолько, насколько мнѣ удалось собрать свѣдѣній и насколько случилось быть самому свидѣтелемъ ея.

Въ Шлиссельбургѣ первые порывы вѣтра отъ WSW явились около половины втораго часа утра, а чрезъ полчаса буря была уже въ полномъ разгарѣ. Вѣтеръ дулъ съ неимовѣрною силою, и барки съ грузомъ несло вверхъ противъ теченія рѣки, по вѣтру изъ за

www.starieknigi.info

Преображенской горы къ самому Шлиссельбургу (*). Волненіе на Невѣ почти вдругъ сдѣлалось огромное и гибельное для канавныхъ судовъ и для барокъ, которыхъ борта по нагрузкѣ чрезвычайно низки. Двѣ барки, нагруженныя дровами и стоявшія у шлюзовъ, черезъ четверть часа отъ начала бури, разбило безъ шума и треска. Тихвинка, шедшая изъ Петербурга съ 192 бочками сѣры, затонула близъ шлюзной дамбы. Здѣсь же сѣлъ на дно водовикъ съ плитою, назначенною для пола церкви въ скитѣ Всѣхъ Святыхъ, на Валаамѣ. За дамбой, въ такъ называемой здѣсь гавани, затонула соминка съ булыжнымъ камнемъ. Далѣе, около фабрики пострадала барка съ хлѣбомъ. На кошкинскомъ рейдѣ сорвало съ якорей три гальота, которые на отмеляхъ и разбило; прочія суда, бывшія здѣсь, отстоялись благополучно, а ихъ было не мало.

Вода въ Шлиссельбургѣ быстро поднялась на 3 фута, и для предохраненія шлюзныхъ воротъ отъ напора обломковъ барокъ, потесей и дровъ съ разбитыхъ судовъ были положены передъ шлюзами бревна, которыя и не допускали ничего плавающаго до шлюзныхъ камеръ.

На Ладожскомъ озерѣ, пароходъ *Геркулесъ*, вышедшій изъ Шлиссельбурга вечеромъ 29 іюня около 8 часовъ, буря настигла около 3 часовъ утра на пути отъ Сухскаго маяка къ Стороженскому. У парохода порвался штуртросъ, отчего его поставило вдоль волненія и на немъ сдѣлалась суета, подмочило нѣсколько товару, находившагося на палубѣ, и вообще причинило много страха пассажирамъ, но, благодаря Бога, все обошлось благополучно, и пароходъ вошелъ въ Свирь безъ всякихъ поврежденій.

Западная сторона Ладожскаго озера отъ бури не страдала. На Валаамѣ сильный W въ ночи 30-го іюня сдѣлался около трехъ часовъ и продолжался вплоть до полудня, съ сильнѣйшимъ дождемъ. Вода здѣсь прибыла только на $^3/_4$ дюйма; поврежденій, какъ въ монастырѣ, такъ и на островахъ, около него находящихся, отъ бури никакихъ небыло.

Въ сѣверовосточный уголъ Ладожскаго озера и на восточное его прибрежье буря принеслась въ половинѣ четвертаго часа утра. Чрезъ полчаса воды на прибрежье нагнало болѣе 2 футовъ; дождь лилъ ливмя. Суда, стоявшія въ разныхъ мѣстахъ вдоль прибрежья, не удержались на якоряхъ, и ихъ выбросило на берегъ. На вновь выстроенномъ нынѣ въ рѣкѣ Видлицѣ гальотѣ, нагрузившемся те-

(*) Надо замѣтить, что обыкновенное теченіе по рѣкѣ здѣсь бываетъ до 6 верстъ въ часъ.

www.starieknigi.info

сомъ, хозяинъ отслужилъ, въ день Св. Петра и Павла, молебенъ и вывелъ гальотъ въ озеро, чтобы принять окончательный грузъ, который, по мелководію въ рѣкѣ, класть на гальотъ невозможно. Въ ночи сдѣлавшаяся буря выкинула судно на берегъ, и оно совершенно разбилось.

Гальоты на срединѣ озера съ грузомъ шли къ Шлиссельбургу, и иные находились уже въ виду Кареджскаго маяка, но отъ наступившей бури принуждены были спуститься по вѣтру, а когда спустились — паруса и верхній рангоутъ сильно порывистый вѣтеръ уничтожилъ почти моментально; озерная волна вышибала у нихъ кормовыя стекла, а печь гальотная разошлась такъ, что каждый кирпичъ терся другъ о друга и окончательно изъ печи сдѣлалась груда мусора. Исходъ ихъ плаванія былъ тотъ, что всѣ суда разбросало по прибрежью сѣверо-восточной части озера и разбило ихъ о каменья такъ, что врядъ-ли можно хоть одинъ изъ нихъ привести въ надлежащій видъ.

Разбились суда, пострадалъ грузъ, но людей погибшихъ, къ счастію, небыло. Двѣ ладожскія крытыя соймы съ богомольцами, вышедшія съ Валаама по вечеру въ Петровъ день и отправившіяся въ Ондрусову пустынь, для поклоненія Преп. Адріану, буря захватила въ озерѣ, и ихъ выкинуло на восточное прибрежье, опрокинуло, но народъ весь спасся на берегъ; одна только мать какъ-то нечаянно уронила младенца, и онъ погибъ въ прибоѣ волнъ.

Въ Сермаксѣ, на Свири, къ четыремъ часамъ, WSW разсвирѣпѣлъ до шторма, нагналъ въ селеніе воды фута на $1^1/_2$, повырвалъ у нѣкоторыхъ старенькихъ домовъ крыши, а суда, близъ селенія находившіяся, поломали жидкія пароходныя пристани. Барки, стоявшія въ Свири на якоряхъ, начиная отъ Свирицы, т. е. отъ входа въ Свирскій каналъ, до Сермакса, вѣтромъ сдрейфовало къ берегу, а волной залило, и онѣ затонули. Видна на нихъ была только верхняя часть груза, тесъ, дрова, а у иныхъ изъ воды торчали однѣ мачты; о погибшихъ людяхъ здѣсь не слышно.

Въ Онежскомъ озерѣ до 8 часовъ вечера 29 іюня былъ штиль; потомъ сдѣлался легенькій восточный вѣтерокъ, къ полуночи перешедшій въ юговосточный. Вѣтерокъ этотъ къ восходу солнца все постепенно свѣжѣлъ, и въ 3 часа сдѣлался уже сильнымъ. Черезъ часъ этотъ же вѣтеръ превратился въ крѣпкій съ сильными порывами и дождемъ. Суда и гонки, стоявшія у Вознесенья (въ истокѣ Свири), отъ этого вѣтра сильно страдали; шумъ и суета на нихъ, не смотря на раннее утро, были въ полномъ разгарѣ. Кто завозилъ снасти за плотъ, стоявшій на мертвомъ якорѣ посрединѣ рѣ-

www.starieknigi.info

ки, кто отдавалъ другой якорь и травилъ канаты; у иныхъ былъ содомъ такой, что и нельзя было разобрать о чемъ они кричали и чего хотѣли, а вѣтеръ ревѣлъ себѣ безмилосердно. Около шести часовъ сильный SO со шквалами и дождемъ моментально перешелъ въ сильнѣйшій SW съ ливнемъ. Рѣка запѣнилась; на судахъ опять сдѣлалась сумятица. Пароходъ *Петрозаводскъ*, дѣлая срочные рейсы, отвалилъ отъ пристани Вознесенья ровно въ 7 часовъ утра и пошелъ по рѣкѣ противъ сильнаго югозападнаго вѣтра съ крупнымъ дождемъ. Свирь волновалась такъ, что такого волненія, говорили лоцмана, на ней они никогда не видывали. Пароходъ по теченію шелъ должнымъ образомъ, но на пароходной палубѣ, не держась за что нибудь, мудрено было устоять,—такъ силенъ былъ вѣтеръ. Порожистыя мѣста на Свири были незамѣтны, даже знаменитые пороги Медвѣдь и Сиговецъ, отъ сильнаго порывистаго вѣтра и волненія, сравнялись по наружному виду съ прочей водой по рѣкѣ; а извѣстно, въ обыкновенное время на порожистыхъ мѣстахъ вода по рѣкѣ клубится, а гдѣ ихъ нѣтъ, тамъ бываетъ гладь; сильный же SW сбуровилъ всю рѣку.

Въ г. Лодейномъ-полѣ буря снесла нѣсколько крышъ съ домовъ, но особенныхъ какихъ либо поврежденій не сдѣлала. Вообще буря по Свири, отъ Лодейнаго-поля до Вознесенья, не заставила страдать ни одно судно, находившееся въ этомъ пространствѣ рѣки, а, напротивъ, помогала пустопорожнимъ судамъ подниматься на парусахъ вверхъ черезъ пороги. Берега по рѣкѣ, гдѣ пороги высокіе, въ иныхъ мѣстахъ довольно круты; самая же рѣка не широка, оттого и предстояла возможность соминкамъ и тихвинкамъ идти по вѣтру вверхъ рѣки, соблюдая осторожность въ парусности.

Къ полудню 30 іюня вѣтеръ сталъ замѣтно стихать, дождь уменьшаться; пасмурность стала проходить, и небо дѣлаться чище. Въ два часа послѣ полудня солнце свѣтило въ полномъ блескѣ; вѣтеръ постепенно слабѣлъ, и въ ночь на 1 іюля на Ладожскомъ озерѣ была тишь и гладь.

Вотъ ходъ бури 30 іюня на Ладожскомъ озерѣ и его окрестностяхъ. Видно, что самая большая сила вѣтра или центръ этого шторма преимущественно пронесся надъ Петербургомъ, гдѣ и оставилъ страшные слѣды разрушенія; столѣтнія деревья, вырванныя съ корнемъ, ясно то доказываютъ.

Замѣчательно еще и то, что когда, около двухъ часовъ утра, буря отъ WSW въ Петербургѣ была въ самомъ разгарѣ, въ то же время въ южной части Онежскаго озера былъ ровный юговосточный вѣтеръ съ небольшими порывами. Но когда въ Петербургѣ ураганъ

www.starieknigi.info

прошелъ, т. е. около 4 часовъ утра, то здѣсь SO засвѣжѣлъ сильнѣйшимъ образомъ, со шквалами и дождемъ; SW же дошелъ сюда только къ шести часамъ, и какъ только онъ здѣсь явился, то моментально перебилъ дующій свѣжій съ сильными порывами SO. Времени отъ момента самой большой силы западнаго вѣтра въ Петербургѣ до момента появленія его въ южной части Онежскаго озера прошло около 4 часовъ, а разстояніе между Петербургомъ и южной частью Онеги можно считать до 350 верстъ.

Пословица «послѣ бури всегда бываетъ затишь» осуществилась въ полной мѣрѣ послѣ страшной бури 30 іюня. Съ 1 іюля, погода установилась; рѐомюръ сталъ показывать отъ 15 до 20° тепла; вѣтеръ, если и дулъ, то былъ самый легкій, преимущественно же стоялъ штиль. Ладожское озеро сдѣлалось гладко какъ зеркало; пошли жары, въ которые по реомюру въ полдень на солнцѣ было +30°, а въ продолженіе всего дня + 20°. Озерная вода отъ солнечнаго припека нагрѣвалась постепенно, и въ верхнемъ ея слоѣ уже было + 6°. Рыба стала подходить къ берегамъ и въ рѣки, а потому и ловъ ея сталъ дѣлаться обильнѣе. Сельскія работы по уборкѣ въ здѣшнихъ мѣстахъ сѣна, пошли успѣшно, и какъ покосъ, такъ и самая уборка, вышли прекрасные.

Тишь, гладь и Божія благодать привлекли много народу въ Шлиссельбургъ 8 іюля въ день праздника Казанской Божіей матери. Богомольцевъ, говорятъ, было много и прошлаго года, но нынче чуть ли не вдвое болѣе. Были и такіе аматеры, которые пріѣхали сюда изъ Петербурга на яликахъ. Впрочемъ, хорошая ли погода или новая каменная часовня, нарочно выстроенная на берегу рѣки близъ входа въ Новоладожскій каналъ для помѣщенія чудотворной иконы на время ея пребыванія въ городѣ, привлекли сюда усердныхъ богомольцевъ—разъяснить мудрено; знаемъ только то, что праздникъ прошелъ благополучно, съ гуляньемъ, ярмаркою, съ разными видами ужасныхъ калекъ и съ различными породами странниковъ и странницъ.

15 іюля, около полудня, на Невѣ въ Шлиссельбургѣ, на дамбѣ ниже шлюзовъ, которая отдѣляетъ такъ называемую гавань отъ города, послышался ужаснѣйшій крикъ. «Водолазъ, водолазъ утонулъ; бѣги Иванъ за полиціей»,—кричалъ неистово бородатый мужикъ кому-то въ городѣ.

Такъ какъ этотъ шумъ былъ не вдалекѣ отъ нашего парохода, то мы немедленно, взявъ шлюпку, отправились на дамбу, гдѣ человѣкъ пять мужиковъ, чуть не всѣ разомъ объяснили намъ, что съ потонувшаго въ ночь 30 іюня ведовика, выгружали плиту, для

www.starieknigi.info

чего были наняты два водолаза, чтобы по очереди ходить въ воду. Одинъ изъ нихъ, заложивши храпы уже за четыре лещадки плиты, которыя уже подняты, пошелъ закладывать ихъ за пятую, но оттуда не выходитъ и уже *пузыри выпустилъ*.

— Что же вы думаете, и отчего вы его не вытаскиваете, безбожники,—говорили мы. Всѣ пятеро стали креститься, отмаливаться, и увѣряли: что лучше имъ голову отсѣчь, чѣмъ идти въ воду!

— Ну, такъ всѣхъ васъ, братцы, посадятъ въ тюрьму, за то, что допустили ходить водолаза въ водѣ безъ веревки... да вы его нарочно утопили, когда не хотите вытащить!.. А гдѣ же другой водолазъ?

— Я здѣсь, ваше в—діе, но хоть убейте, а такимъ дѣломъ не могу заниматься!

— Да отчего же тебѣ, братецъ, не спуститься то; вѣдь оно не трудно, да ты и привыченъ къ тому. Утонуть же мы тебѣ не дадимъ, ежели ты спустишься съ концемъ... Ежели же вы не вытащите товарища, то вамъ вѣдь не повѣрятъ, что онъ утонулъ, а скажутъ, что вы его нарочно утопили.

Послѣ этой фразы, нѣсколько голосовъ обратились къ бородатому, порядочно выпившему, водолазу и упрашивали его идти въ воду: «да сходи... мырни... вѣдь онъ вотъ тутъ въ этомъ углу—неглубоко...» Принесли бичевку; мы прикрикнули на водолаза; онъ проворно раздѣлся и обвязалъ себя веревкою по поясу: «это только для васъ, ваше в—діе; ужъ берите на себя грѣхъ и отвѣчайте передъ Богомъ, что я иду въ воду», проговорилъ онъ, нырнулъ и чрезъ 3 секунды вытащилъ за ногу утопшаго, блѣднаго, холоднаго, и безъ всякихъ признаковъ жизни... Видно было, что онъ находился въ водѣ не менѣе получаса. Ничто не помогло привести утопшаго въ чувство. Собралась толпа, и въ ней слышенъ былъ говоръ: «ужъ ежели человѣку утонуть, и ежели самъ онъ не выдетъ, то спасай не спасай, а живому не быть: водяной его не выпуститъ.»

Черезъ часъ пришла полиція; потомъ докторъ, и—сдали мертвеца землѣ на Преображенской горѣ.

Впослѣдствіи спрашивали мы у полицейскаго унтеръ-офицера, кто былъ утонувшій.—«А Богъ его знаетъ»,—отвѣчалъ тотъ;—«говорятъ, чухна,—а по отмѣткѣ видно, что сдѣлана она съ паспорта въ Путиловѣ; тамъ, вишь, у него, говорятъ, женка на работѣ!»

Итакъ, человѣкъ въ 10 часовъ утра нанялся на работу по 3 рубля въ день, а въ полдень разстался съ жизнью; и хотя разстался то

www.starieknigi.info

бы изъ-за работы весьма трудной, опасной, такъ и того сказать нельзя: барка затонула на глубинѣ 8 футъ, и все дѣло было внутри судна, какъ бы въ бассейнѣ или въ купальной ваннѣ, тѣмъ болѣе, что палуба на кормѣ барки была равна съ водою; вода же была теплая. Утонулъ же человѣкъ единственно изъ-за безпечности и глупѣйшихъ предразсудковъ нашего простаго народа.

А что вы думаете впослѣдствіи требовалъ водолазъ, работавшій по очередно съ утонувшимъ? Онъ въ полиціи просилъ, чтобы г.г. офицеры съ казеннаго парохода дали ему свидѣтельство о спасеніи имъ утонувшаго!!!

А. Андреевъ.

Петербургъ.

Гонка гребныхъ судовъ рѣчнаго яхтъ-клуба. — Кое-что о сочувствіи публики, посѣтившей гонку. — Превосходство русскаго «Авось» передъ англійскими «Невой», «Русалкой» и «Голубушкой».

Въ предъидущемъ № Морскаго Сборника было помѣщено объявленіе о гонкахъ въ нынѣшнемъ году судовъ рѣчнаго яхтъ-клуба. Но, къ сожалѣнію, программа гонокъ съ самаго начала не могла быть приведена съ точностью въ исполненіе: *первая парусная* гонка для мелкихъ шлюпокъ не состоялась 29 іюня, какъ было назначено, по причинѣ неудовлетворительной погоды, заставлявшей откладывать ее отъ одного праздника до другаго. За то *гребная* гонка, этотъ самый торжественный въ году день въ жизни рѣчнаго яхтъ-клуба, удалась какъ нельзя лучше 18 іюля. Со времени основанія клуба, мы не пропускали ни разу этого дня, постоянно слѣдили съ живымъ интересомъ за дѣятельностью клуба, за умѣньемъ его постепенно пріобрѣтать, гонками, прогулками и другими удовольствіями на водѣ, права гражданства въ публикѣ, и теперь почти утвердительно можемъ сказать, что дальнѣйшее существованіе его уже не подлежитъ сомнѣнію, что пессимисты могутъ успокоиться—клубъ не погибнетъ, если даже изъ числа его членовъ и выбудутъ тѣ, которыми онъ основанъ и которые своими неусыпными стараніями проложили для него дорогу къ самостоятельной жизни; даже сочувствіе посторонней публики къ клубу говоритъ за это: 18 іюля всѣ приготовленныя мѣста для зрителей были заняты, а противуположный берегъ рѣки по Елагину острову унизанъ массами любопытныхъ, не смотря на не совсѣмъ благопріятную погоду, которая съ утра хмурилась и наводила на мысль, что до-

www.starieknigi.info

вольно свѣженькій вѣтеръ и волненіе не позволятъ гичкамъ гоняться. Правда, мы должны сознаться, что часть публики, собравшаяся сюда отъ нечего дѣлать, слѣдила безъ большаго интереса, а можетъ быть и совсѣмъ не слѣдила за ходомъ гонки. И въ этомъ, думается намъ, виноватъ отчасти и самъ клубъ: на его гребныхъ гонкахъ поражаетъ въ публикѣ какая то чопорная натянутость, словно она засѣдаетъ на торжественномъ актѣ въ учебномъ завѣденіи, какая то оффиціальная неподвижность, происходящая, можетъ быть, отъ того, что мѣста для публики слишкомъ удалены отъ самой арены и отъ судейской баржи, на которой во время гонки естественно собрались всѣ члены клуба; публика такимъ образомъ лишилась тѣхъ элементовъ, при помощи которыхъ могло бы наэлектризоваться ея сочувствіе, лишилась тѣхъ лицъ, которыя бы, знакомя своихъ родныхъ и знакомыхъ съ достоинствами и недостатками состязающихся судовъ и гребцовъ, такъ сказать посвящая въ тайны клубной жизни, своихъ надеждъ и желаній,—могли заставить публику не безучастно слѣдить за многими, часто непонятными ей, подробностями гонки.... Или, можетъ быть, мы ошибаемся? можетъ быть, и дѣйствительно наша публика никогда не будетъ предпочитать благородную, лихую потѣху на водѣ—тѣмъ удовольствіямъ, которыя ей даютъ другіе клубы и другія увеселенія?... Не хочется вѣрить, — а между прочимъ попросимъ читателя, въ видѣ отступленія отъ нашего разсказа, прогуляться съ нами на противуположный берегъ большой Невки, въ лѣтнее помѣщеніе одного изъ столичныхъ клубовъ. Мы предполагаемъ, что читатель никогда не былъ въ этомъ помѣщеніи и только теперь вздумалъ посмотрѣть, какъ добрые люди пользуются *лѣтними* удовольствіями.

При выходѣ съ парохода, посѣтитель тотчасъ же пріятно поражается звуками оркестра, раздающимися изъ сада, которымъ окружено *лѣтнее* помѣщеніе. Подъѣздъ его ярко освѣщенъ, въ швейцарской нѣсколько человѣкъ опрятно одѣтой прислуги, готовой принять многочисленныхъ посѣтителей. Все говоритъ о томъ, что сегодня здѣсь музыкальный вечеръ и—танцы, если найдутся охотники. Посѣтитель прихорашивается въ зеркалѣ, надѣваетъ перчатки и входитъ въ зало. Оно пусто, и далѣе неосвѣщенныя комнаты. «А, думаетъ онъ, главное помѣщеніе въ верхнемъ этажѣ»; подымается по лѣстницѣ; но здѣсь кромѣ бильярдовъ и раскинутыхъ карточныхъ столовъ, изъ которыхъ заняты одинъ или два, ничего нѣтъ. Ему говорятъ, что публика вся въ саду. Въ саду посѣтитель поражается безчисленнымъ множествомъ лампъ и фонарей, раз-

www.starieknigi.info

вѣшанныхъ по всѣмъ аллеямъ; но лампы не горятъ, и только вдали два какихъ то зданія залиты свѣтомъ. Посѣтитель идетъ къ тому изъ нихъ, изъ котораго раздается музыка: это со вкусомъ убранное танцовальное зало или баракъ, какъ его называютъ. Въ глубинѣ оркестръ играетъ вальсъ .... но .... но по бокамъ только двѣ, три дамы, да столько же кавалеровъ... «Сегодня погода несовсѣмъ хороша, говорятъ удивленному посѣтителю,—мало дамъ, а то иногда здѣсь превесело танцуютъ»..... «Неудачно пріѣхалъ», думаетъ посѣтитель и идетъ къ другому бараку. Здѣсь двери уже не открыты настежъ, и освѣщеніе далеко не такъ роскошно. Войдя однако, прямо изъ темноты въ освященную залу, посѣтитель не вдругъ понимаетъ, куда попалъ. Передъ нимъ три длинные ряда круглыхъ столовъ, унизанныхъ безмолвно сидящими лицами «всѣхъ возрастовъ, половъ и состояній», и только рѣзкій голосъ откуда-то безпрестанно выкрикиваетъ «два и пять! по шести!»... Но раздалось наконецъ «довольно!» и все зашевелилось: многіе перебѣгали отъ стола къ столу, кое-гдѣ роздались радостные возгласы, кое-гдѣ слышались отрывистыя, съ сердцемъ сказанныя, фразы; на ближайшемъ столѣ хорошенькая брюнетка вскочила со стула и, сіяя отъ радости, вся перегнувшись, живо схватываетъ деньги, лежавшія на срединѣ стола... Прошло нѣсколько минутъ, снова все замерло кругомъ столовъ, снова громко раздается: «тузъ и семь»!.. и такъ до четырехъ, до пяти часовъ утра, съ увлеченіемъ предаются доминиканцы и доминиканки *мятнымъ* удовольствіямъ.... Но что намъ до играющихъ,—посмотримъ лучше на даму, которая, вдали отъ всѣхъ, подпершись голову рукою, сидитъ съ такимъ грустнымъ выраженіемъ лица. «Бѣдная, думаетъ посѣтитель,—мужъ или отецъ играетъ, а она сиди тутъ цѣлый вечеръ»... Но вотъ къ ней подходитъ знакомый: «что же вы такъ уединились?» «Да невезетъ, отвѣчаетъ печально дама, во весь вечеръ ни разу не взяла».....У посѣтителя проносится воспоминаніе о гонкѣ, и онъ поневолѣ долженъ отдать справедливость лото: здѣсь публика не безучастно, а всецѣло предаетъ себя игрѣ....

Возвратимся, однако, къ гонкѣ. Мы уже сказали, что публики было очень много. Въ числѣ присутствующихъ на гонкѣ мы видѣли г. управляющаго морскимъ министерствомъ, генералъ-адъютанта Н. К. Краббе, г. с.-петербургскаго генералъ-губернатора князя А. А. Суворова, г. министра внутреннихъ дѣлъ статсъ-секретаря Валуева, генерала Хрулева, г. 2-го коменданта генер.-лейт. Крюднера, Свиты Его Величества контръ-адмираловъ князя М. П. Голицына, А. А. Попова, С. С. Лесовскаго, контръ-адмирала П. В.

www.starieknigi.info

Воеводскаго. Судьей гонки былъ назначенъ контръ-адмиралъ П. Ю. Лисянскій.

Вѣтеръ, дувшій сначала порывчиками отъ SSW, къ началу гонки немного стихъ и отошелъ къ W. Въ часъ пополудни раздался съ яхты *Дядя* пушечный выстрѣлъ, и гонка началась.

Прежде всего гонялись три наши невскіе 2-хъ весельные ялики съ гребцами перевозчиками и съ четырьмя пассажирами каждый, на призъ отъ яхтъ-клуба—флагъ и 25 серебряныхъ рублей. Призъ достался ялботу *Надежда*, выстроенному шлюпочнымъ мастеромъ Лоскутовымъ и прошедшему гоночную дистанцію въ 2 версты—въ 20 мин. 31 сек.

За яликами пошли гички съ рулевымъ и 4-мя гребцами изъ членовъ клуба, на призъ отъ морскаго министерства, изящно отдѣланный полупалубный, двухъ-мачтовый ботикъ, построенный по образцу яхты Государя Наслѣдника Цесаревича «Увалень». На этотъ завидный призъ явилось четыре претендента, гички: *Голубушка*, *Нева*, *Русалка* и *Авось*. Первая изъ нихъ, построенная г. Уайльдомъ въ Англіи, давно уже составила свою репутацію, потому что не разъ, какъ вѣроятно помнятъ наши читатели, брала первые призы на гонкахъ клуба; мы и теперь, не смотря на то, что имена лицъ, составлявшихъ въ прежніе годы экипажъ *Голубушки*, встрѣчались теперь на другихъ шлюпкахъ, были почти увѣрены, что она возметъ призъ. *Нева* и *Русалка* тоже англійской постройки; что же касается гички *Авось*, принадлежащей члену клуба г. Лопухину, то она, какъ говорятъ, была выстроена передъ самой гонкой въ 6 дней, охтенскимъ шлюпочнымъ мастеромъ Дребезговымъ, за 200 рублей. Судя по опытамъ прежнихъ лѣтъ, гдѣ конкуренція для нашихъ шлюпочныхъ мастеровъ съ англійскими строителями была почти невозможна, всего менѣе можно было и теперь надѣяться на *Авось*... Эти четыре гички гонялись двумя отдѣленіями и потомъ должна была произойдти перегонка. Въ первомъ отдѣленіи пошли *Голубушка* и *Нева*, и увы *Голубушка* сдѣлала гоночную 2-хъ верстную дистанцію въ 14 мин. 26 сек., а *Нева*—въ 13 мин. 55 сек. Во второмъ отдѣленіи *Русалка*, при первомъ же поворотѣ, не разсчитавъ на теченіе, навалила на поворотный бакань и, такимъ образомъ лишась права на призъ, удалилась съ арены; печально вернулась она къ судейской баржѣ, тѣмъ болѣе печально, что трудно было ожидать промаха отъ ея рулеваго, опытнаго члена клуба, Д. И. Маршалова. Русская *Авось* пробѣжала одна дистанцію въ 13 мин. 23 секун. и яви-

www.starieknigi.info

лась, слѣдовательно, опаснымъ конкурентомъ для *Невы* на перегонкѣ, которая была назначена въ концѣ всего состязанія.

Послѣ гичекъ выступилъ на арену самый оригинальный разрядъ шлюпокъ—четыре шлюпки съ голландскихъ купеческихъ судовъ, каждая съ однимъ матросомъ-голландцемъ, который долженъ былъ грести однимъ весломъ съ кормы, т. е. *голандить*. Быстрѣйшая изъ нихъ сдѣлала дистанцію въ 1 версту въ 13 мин. 26 секун. и получила въ призъ флагъ и 15 серебряныхъ рублей; вторая шла 15 мин. 37 сек. и получила 10 сереб. рублей. Нужно было видѣть радость голландцевъ, когда послѣ гонки имъ роздали призы: нѣсколько разъ принимались они кричать ура и, наконецъ, забравъ другъ друга на буксиръ, съ пѣснями отправились въ городъ.

За ними гонялись три гички съ двумя гребцами и рулевымъ изъ любителей; призъ, серебрянный ковшъ, достался *Никсѣ* (рулевой Э. И. Герке и гребцы г-да Плющевскіе-Плющики), только что выписанной изъ Англіи и пробѣжавшей гоночную дистанцію (2 версты) въ 16 мин. 36 сек.

Послѣ этого разряда выступили на арену одиночки: гичка *Миша* и аутригеръ *Щепка*. Вѣтеръ уже стихъ, но волненіе все еще было для такихъ щепокъ слишкомъ большимъ, такъ что на всякій случай къ поворотнымъ вѣхамъ должны были выслать шлюпки; въ особенности страдалъ аутригеръ и совершалъ, можно сказать безъ преувеличенія, подводное плаваніе. Ото обстоятельство дало его противнику столько шансовъ впередъ, что съ первыхъ же ударовъ веселъ, которые, нужно замѣтить, беспрестанно выскакивали на аутригерѣ изъ уключинъ, сомнѣваться въ результатѣ состязанія было нельзя; призъ, серебрянная чара, достался *Мишѣ* (г. Коссовъ), прошедшему дистанцію (2 версты) въ 19 мин. 56 секун.

За одиночками гонялись двое лыжей, *Кроликъ* и *Доля*, изъ которыхъ первыя (г. Іохимъ) сдѣлали одно-веретную дистанцію въ 9 мин. 25 секун. и получили въ призъ серебрянный стаканъ.

Далѣе состязались гики съ 4 наемными гребцами, *Русакъ* (рулевой г. Дребезговъ, гребцы перевозчики) и *Зазнобушка* (рулевой г. Цимара, а гребцы невскіе лоцмана). Призъ, серебряный кувшинъ, взяла *Зазнобушка*, или, лучше сказать, невскіе лоцмана.

Наконецъ, наступилъ самый интересный моментъ состязанія, началась перегонка между *Невой* и *Авось* на призъ морскаго министерства. Повсюду слышались толки о соперникахъ и устраивались пари. На сколько сами экипажи гонокъ придавали значенія этому окончательному состязанію, можно видѣть изъ того, что загребной съ гички *Авось*, г. Марковъ, чтобы сохранить свои силы, отказался

www.starieknigi.info

гоняться на одиночкѣ *Мишѣ* и уступилъ ее г. Косову. Судья ударилъ въ колоколъ; съ энергіей понеслись гички, сопровождаемыя взорами всѣхъ присутствующихъ. Скоро сомнѣніямъ не было мѣста: *Авось* брала верхъ, и все веселѣе и веселѣе раздавались одобрительные возгласы патріотовъ. Черезъ 12 мин. 53 сек. снова раздался колоколъ, а за нимъ пушечные выстрѣлы, крики «браво» и аплодисменты, вознаграждавшіе, какъ намъ казалось, больше всего не экипажъ гички, а самое русское *Авось*, которое блистательно вывезло на этотъ разъ и доказало, что любители могутъ пріобрѣтать прекрасныя шлюпки русской постройки, да притомъ еще за вдвое меньшую цѣну.

День въ клубѣ закончился веселымъ обѣдомъ.

www.starieknigi.info

БРОНЕНОСНОЕ СУДОСТРОЕНІЕ.

Англійское башенное судно *Wyvern*. — Спускъ французскаго фрегата *Gauloise*. — Артиллерійскія испытанія на фрегатѣ *Minotaur* и на башенномъ суднѣ *Royal Sovereign*.—Проба щита фрегата *Hercules*.—Разныя извѣстія.

Англійское башенное судно *Wyvern*.

Wyvern, какъ читатели наши знаютъ, есть судно, купленное вмѣстѣ съ *Scorpion*'омъ англійскимъ адмиралтействомъ у гг. Лэрдовъ въ Биркенхедѣ. Оба судна эти, предназначенныя носить самую тяжелую артиллерію, особенно интересуютъ въ настоящее время англійскую публику, такъ какъ опыты надъ ними весьма важны и могутъ дать рѣшенію коммисіи, составленной для разсмотрѣнія чертежей новаго мореходнаго судна капитана Кольза, желаемое всѣми направленіе въ пользу этого изобрѣтателя, тѣмъ болѣе, что *Wyvern*, будучи снабжено треногими мачтами, выражаетъ собою болѣе, чѣмъ какое нибудь другое судно, идею капитана Кольза. Всѣ англійскіе журналы отзываются объ немъ съ особенною похвалою, какъ о весьма легкомъ и плавучемъ суднѣ, особенно красивомъ на водѣ и обладающемъ морскими качествами въ большей степени, чѣмъ всякое другое броненосное судно, что́ было уже доказано короткими переходами *Scorpion*'а и самаго *Wyvern*'а изъ рѣки Мерзей въ Портсмутъ.

Суда эти носятъ, какъ извѣстно, по двѣ башни, вооруженныя каждая *двумя* орудіями, и имѣютъ въ носовой и кормовой ча-

www.starieknigi.info

стяхъ деревянные, легкіе полуюты и полубаки для офицеровъ и команды, могущіе быть легко снятыми, въ случаѣ дѣла, и даже сбитыми безъ всякаго вреда для судна. Эти надстройки дѣлаютъ суда эти годными для службы во всѣхъ частяхъ свѣта.

Корпусъ *Wyvern*'а построенъ изъ желѣза; носъ его ниже ватерлиніи выдается немного впередъ, а топтимберсы уклонены внутрь, какъ бы образовывая такимъ образомъ шпиронъ, который, однако, далеко не такъ великъ, какъ на другихъ судахъ, строимыхъ въ послѣднее время, гдѣ на шпиронъ разсчитываютъ какъ на особое орудіе. Корма *Wyvern*'а круглая съ большимъ подзоромъ для защиты руля и винта. Весь бортъ отъ верхней палубы до 5 ф. ниже грузовой ватерлиніи покрытъ $4'/_2$ дюймовыми плитами, которыя положены вокругъ всего судна, но въ носовой и кормовой частяхъ уменьшаются въ толщинѣ до $3'/_2$ и 3 дюймовъ. Внутри, корпусъ раздѣленъ продольными и поперечными переборками на непроницаемыя для воды отдѣленія; въ носу и кормѣ отдѣленія эти сдѣланы чаще и мельче, какъ въ клѣтчатой системѣ; башенныя отдѣленія, отдѣленія для машинъ и котловъ ограждены каждое такими же переборками. Палуба застлана прокатнымъ и штампованнымъ котельнымъ желѣзомъ, покрытымъ цементомъ и служащимъ палубной броней, которая назначалась также для защиты палубы отъ возгорѣнія, во время дѣйствія изъ башень; послѣднія опасенія, однако, оказались совершенно напрасными, послѣ пробы *Royal Sovereign*'а, на которомъ орудійные порты также низки, а между тѣмъ выстрѣлы изъ орудій нисколько не портятъ палубы.

Башни на *Wyvern*'ѣ сдѣланы такой же величины, какъ и передняя башня на *Royal Sovereign*'ѣ, носящая также два орудія, съ тою только разницею, что первыя сдѣланы не круглыми, а восьмиугольными, такъ что $5'/_2$ дюймовая броня ихъ наложена прямою безъ сгибанія. Этотъ способъ защиты башень имѣетъ ту выгоду, что стоитъ гораздо дешевле и требуетъ при накладкѣ брони несравненно менѣе времени; но съ другой стороны, невыгоденъ въ томъ отношеніи, что прямыя площади стѣнъ башни представляютъ, безъ сомнѣнія, гораздо менѣе сопротивленія ударамъ снарядовъ, чѣмъ круглая, слѣдовательно со всѣхъ сторонъ наклонная плоскость. Переднія части башень, на сторонѣ портовъ, защищены двойнымъ рядомъ плитъ въ $5'/_2$ и $4'/_2$ дюйма,

www.starieknigi.info

такъ что вся толщина брони здѣсь равняется 10 дюймамъ. Нижнія части башень сдѣланы крѣпче, чѣмъ на *Royal Sovereign*'ѣ.

Станки на *Wyvern*'ѣ желѣзные; они придвигаются и отодвигаются отъ борта посредствомъ особой шестерни и цѣпи, предложенной капитаномъ Осборномъ и одобренной капитанами Ки и Кользомъ, которые предлагали сдѣлать тоже и на *Royal Sovereign*'ѣ.

Нѣкоторыя вещи, сдѣланныя на *Wyvern*'ѣ, потребуютъ однакоже, небольшаго измѣненія, какъ напримѣръ перенесеніе камбуза изъ палубы въ полубакъ, такъ какъ внизу онъ занимаетъ слишкомъ много мѣста. Точно также важный недостатокъ заключается въ томъ обстоятельствѣ, что нѣкоторыя отдѣленія палубы совершенно не имѣютъ свѣта, такъ какъ въ бортѣ не сдѣлано иллюминаторовъ. Что касается до предположенія, что полубакъ и полуютъ будутъ мѣшать дѣйствію орудій изъ башень, то вотъ цифры, которыя показываютъ углы обстрѣла, при дѣйствіи какъ изъ одного, такъ и изъ обоихъ орудій вмѣстѣ. Изъ передней башни, впередъ—одно орудіе 68°, два орудія 47°; назадъ—одно орудіе 80°, оба орудія 72°. Изъ задней башни, впередъ—одно орудіе 80°, оба—65°; назадъ—одно орудіе 51 , оба орудія 40°.

Мачты, какъ мы сказали уже, сдѣланы изъ желѣза треногими. Стеньги и брамъ-стеньги—одно-деревки. Нижнія реи стальныя, марса-реи же, брамъ и бомъ-брамъ-реи изъ дерева. Бизань-мачта голая, желѣзная же, телескопическая съ вантами. Вѣсъ всего рангоута приближенно равняется 40 тоннамъ. Площадь парусности равна 15 748 квадр. футамъ.

Машины приготовлены строителями же судна; онѣ горизонтальныя, прямаго дѣйствія въ 350 л. силъ. Винтъ трехперый, діаметромъ равный 14 ф. Шагъ его 21 футъ. Діаметръ цилиндровъ 56 дюйм., ходъ поршня 3 фута. Котловъ 4. Угольные ящики могутъ вмѣстить 350 тонновъ топлива на 11 сутокъ полнаго хода.

Въ настоящее время *Wyvern* находится въ докѣ въ Портсмутѣ, гдѣ очищаютъ его подводную часть и приготовляютъ ее для окраски. По окончаніи этого, судно приметъ орудія и отправится на пробу на мѣрной милѣ, а послѣ того, по всей вѣроятности, —въ продолжительное практическое плаваніе, какъ говорятъ, съ

www.starieknigi.info

эскадрой Британскаго канала, къ которой будетъ причисленъ и *Scorpion*.

Мы не представляемъ здѣсь размѣреній *Wyvern*'а, такъ какъ читатели наши хорошо знакомы уже съ *Scorpion*'омъ и могутъ видѣть ихъ въ таблицѣ броненосныхъ флотовъ иностранныхъ державъ, помѣщенной нами въ послѣднемъ № нашего журнала.

Спускъ французскаго броненоснаго фрегата *Gauloise*.

26 апрѣля н. с. въ Брестѣ былъ спущенъ на воду еще одинъ броненосный фрегатъ Франціи, *la Gauloise*, который былъ заложенъ вмѣстѣ съ *Magnanime* и *Valeureuse*, спущенными—первый 10, а второй 18 августа 1864 г., и начатыми постройкой тамъ же, въ началѣ 1861 года. Послѣдніе два фрегата почти уже готовы и выйдутъ въ море не позже начала августа; *Gauloise* же будетъ въ состояніи выйдти на пробу не ранѣе конца этого года и, слѣдовательно, никакимъ образомъ не можетъ поступить въ составъ второй эскадры французскихъ броненосцевъ, какъ говорили это сначала журналы.

Чертежи этого фрегата, также какъ и братьевъ его, составлены строителемъ французскихъ броненосцевъ, настоящимъ директоромъ корабдестроительныхъ работъ министерства, г. Дюпюи де Ломомъ, и суть улучшенные чертежи фрегата *Gloire*, построеннаго, какъ мы знаемъ, имъ же. Главныя размѣренія фрегата *Gauloise* слѣдующія:

	метръ.	фут.	дюйм.
Длина	80	262	8
Ширина	17	55	10
Возвышеніе батареи отъ G. W. L. на миделѣ	2,25	7	4 1/2
Водоизмѣщеніе	5 753 тонна.		
Машина	1000 л. силъ.		

Главныя измѣненія въ чертежахъ фрегата *Gloire*, указанныя опытомъ и наблюденіями, сдѣланными самимъ строителемъ во время пробнаго плаванія судна, состоятъ въ томъ, что *Gauloise* и другіе фрегаты, будучи удлинены на нѣсколько футовъ, носятъ въ полномъ грузу батареи свои при миделѣ на высотѣ

www.starieknigi.info

2 метровъ 25 сантиметровъ (7 ф. $4^1/_2$ д.) вмѣсто 1 м. 85 сантиметровъ (6 ф. 3 д.), какъ на фрегатѣ *Gloire*. Кромѣ того, толщина брони *Gauloise*'а по ватерлиніи, вмѣсто 12 сантим. (4,7 д.), равняется 15 сантим. (5,9 д.); машина его, вмѣсто 900 л. с., какъ на родоначальникѣ французскихъ броненосцевъ, равняется 1000 л. силамъ, и наконецъ, все внутреннее устройство измѣнено и устроено такимъ образомъ, что не оставляетъ, какъ говорятъ журналы, желать ничего лучшаго.

Артиллерія *Gauloise*'а, которая должна, какъ предполагаютъ, состоять изъ *тридцати четырехъ* 30 ф. нарѣзныхъ орудій, можетъ быть, по причинѣ введенія въ употребленіе новыхъ пушекъ большаго калибра, будетъ измѣнена. Кромѣ этихъ 34, на верхней палубѣ, въ носу и кормѣ, должны быть поставлены *четыре* орудія, такъ что полное вооруженіе фрегата будетъ состоять изъ 38 орудій.

Машина фрегата изготовляется на заводѣ Mazeline et C°, тамъ же, гдѣ и машина фрегата *Magnanime*. Запасъ угля на *Gauloise*'ѣ равняется 650 тоннамъ. Скорость, которой ожидаютъ отъ него подъ парами, будетъ, какъ говорятъ, не менѣе 14 узловъ. Запасы провизіи и воды простираются: первой на 75, а второй на 30 дней, по числу 600 порцій.

Классъ фрегатовъ, подобныхъ *Gauloise*'у, состоящій изъ *Valeureuse* и *Magnanime* въ Брестѣ, *Provence* въ Тулонѣ, *Flandre* въ Шербургѣ и *Heroïne* въ Лоріанѣ, разрѣшаетъ самымъ полнымъ образомъ задачу постройки настоящаго океанскаго броненоснаго судна, отвѣчающаго всѣмъ требованіямъ моряковъ и имѣющаго не только быстроту хода, необходимую для настиженія непріятеля, и огромную наступательную силу, но и большую оборонительную силу, соотвѣтствующую современной артиллеріи.

Gauloise спущенъ 26 апрѣля, какъ мы слыхали, въ день открытія желѣзной дороги, соединяющей Брестъ съ Парижемъ.

Артиллерійскія испытанія на фрегатѣ *Minotaur*.

Въ послѣднемъ № нашего журнала, говоря объ артиллеріи фрегата *Minotaur*, который долженъ былъ отправиться въ Каналъ для испытанія своихъ новыхъ 12-тонныхъ орудій, мы усумнились въ возможности дѣйствовать такими большими орудіями

www.starieknigi.info

на батарейномъ суднѣ и ожидали опытовъ капитана Ки, результаты которыхъ спѣшимъ теперь сообщить нашимъ читателямъ. Опыты эти, судя по словамъ Times'a, удались совершенно, но, какъ увидимъ ниже, они производились на совершенно тихой водѣ, безъ малѣйшаго волненія, чего недостаточно для положительныхъ результатовъ, на которыхъ мы могли бы основываться. Вотъ что говоритъ объ этихъ испытаніяхъ Times, изъ котораго мы выписываемъ это извѣстіе.

Результаты двудневныхъ испытаній, произведенныхъ противъ восточнаго берега острова Вайтъ, были какъ нельзя болѣе удовлетворительны, доказавъ самымъ убѣдительнымъ образомъ, что для управленія 12-тонными орудіями на бортовыхъ станкахъ достаточно нѣсколько простыхъ механическихъ приспособленій, введенныхъ капитаномъ Ки (командиромъ артиллерійскаго корабля *Excellent*), при которыхъ требуется то же число прислуги, что́ и для старой 68-фунтовой пушки, т. е. 16 человѣкъ. Опыты эти доказали также, что при помощи этихъ приспособленій и употребленіи желѣзныхъ станковъ, вмѣсто деревянныхъ, 12-тонныя орудія легко могутъ быть употребляемы для вооруженія батарейныхъ судовъ, такъ какъ палубы судовъ класса *Minotaur* оказались достаточно крѣпкими для того, чтобы выдержать безъ малѣйшаго вреда не только тяжесть этихъ орудій, но и выстрѣлы изъ нихъ при углѣ возвышенія въ 10°, т. е. самомъ большомъ углѣ, который позволяютъ дать орудію порты фрегата. Въ оба дня, испытанія производились только надъ лѣвымъ орудіемъ, изъ котораго сдѣлано въ первый день 68, а во второй 60 выстрѣловъ съ зарядомъ въ 35 и 40 ф. пороха и 150 фун. круглымъ ядромъ. Правое орудіе не употреблялось потому, что станокъ его не былъ оконченъ. Опишемъ здѣсь испытанія втораго дня.

Придя на позицію въ разстояніи 1200 ярдовъ (6 кабельтововъ) отъ щита, *Minotaur* началъ пальбу 35 ф. зарядами и 150 ф. ядрами, имѣя 16 человѣкъ прислуги при орудіи. Изъ *тридцати* выстрѣловъ, сдѣланныхъ до полдня, послѣдніе 20 были произведены со среднею скоростью равною 1′17″ времени каждый; кратчайшій же промежутокъ между выстрѣлами не превышалъ 1′3″. Послѣ полдня первые 12 выстрѣловъ, съ тѣмъ же зарядомъ и снарядомъ, были сдѣланы съ еще большею скоростью,

www.starieknigi.info

а именно въ 1′7″ времени каждый; кратчайшій же промежутокъ между выстрѣлами былъ 58″. Слѣдующіе за тѣмъ 18 выстрѣловъ, съ зарядомъ въ 40 ф. пороха и не съ 16 уже, а съ 14 человѣками прислуги, были сдѣланы съ среднею скоростью 1′14″; кратчайшій же промежутокъ между выстрѣлами равнялся при этомъ 1′7″.

Послѣдніе два выстрѣла, съ зарядами въ 40 ф. пороха, сдѣланные для испытанія крѣпости палубы, подъ наибольшимъ угломъ возвышенія, въ 10°, показали, что палубы въ состояніи выдержать ихъ какъ нельзя лучше, такъ какъ погибь бимсовъ, изъ подъ которыхъ предварительно были вынуты пиллерсы, поставленные для предосторожности въ Портсмутѣ, не превышала $^{3}/_{16}$ дюйма, т. е. гораздо менѣе, чѣмъ это бываетъ даже на деревянныхъ судахъ. Такъ какъ палуба *Minotaur*'а не имѣетъ желѣзной брони, то нѣтъ сомнѣнія, что если бы орудіе стояло на обыкновенномъ колесномъ станкѣ, то колеса легко продавили бы палубу, если не тяжестью, то напоромъ при выстрѣлѣ; но большая платформа, съ подушками, упирающимися въ металлическіе погоны, врѣзанные въ палубу, передавая тяжесть орудія и силу удара на большую площадь палубы и на нѣсколько бимсовъ, устраняетъ вліяніе отката, такъ что эти огромныя пушки (10,5 дюйм.), имѣющія вмѣстѣ съ станкомъ, платформой и всѣми приспособленіями до 17 тонновъ вѣса, произвели при значительномъ углѣ возвышенія лишь ничтожное колебаніе бимсовъ. До выхода *Minotaur*'а на испытаніе изъ Портсмута, многіе инженеры выражали сомнѣніе въ томъ, чтобы бимсы были въ состояніи выдержать тяжесть орудій, и считали необходимымъ поставить толстые деревянные пиллерсы, которые, однако же, оказались совершенно ненужными. Самый тщательный осмотръ фрегата, произведенный послѣ пальбы капитаномъ Ки и офицерами, доказалъ крѣпость палубъ, такъ что пиллерсы, вынутые для послѣднихъ двухъ выстрѣловъ, уже болѣе не вставлялись.

Надо замѣтить здѣсь, что промежутки между выстрѣлами на *Minotaur*'ѣ были менѣе, чѣмъ на *Royal Sovereign*'ѣ, но разницу эту слѣдуетъ приписать тому, что команда, управлявшаяся съ орудіями перваго судна, гораздо болѣе опытна, чѣмъ новая команда *Royal Sovereign*'а; самый процесъ заряжанія орудій на *Minotaur*'ѣ производился также несравненно быстрѣе. Но

www.starieknigi.info

башни *Rogal Sovereign* имѣютъ то важное преимущество, что ихъ можно поворачивать и наводить во время заряжанія, чего никакъ нельзя сдѣлать на батарейномъ суднѣ. Здѣсь кстати описать приспособленіе, сдѣланное капитаномъ Ки на *Minotaur*'ѣ для поворачиванія орудій. Оно заключается въ двухъ небольшихъ шестерняхъ, укрѣпляемыхъ къ борту по обѣимъ сторонамъ орудія, въ нѣкоторомъ разстояніи отъ него. Отъ заднихъ концовъ платформы взято по концу, который проходитъ въ блокъ, прикрѣпленный къ палубѣ, и идетъ на барабанъ лебедки или шестерни, такъ что для поворачиванія орудія достаточно нѣсколькихъ человѣкъ, которые, придвинувъ орудіе къ борту, отдѣляются на лебедки и безъ малѣйшаго труда весьма быстро подвигаютъ платформу вправо и влѣво. Поворачиваніе платформы тѣмъ болѣе легко, что вся тяжесть ея передается на два мѣдныхъ эксентрическихъ роульса, которые катаются по врѣзаннымъ въ палубу полосамъ. По первому слову или знаку комендора платформа опускается на палубу всей своей площадью и останавливается. Для удобнаго придвиганія тяжелаго орудія, станокъ его въ задней части имѣетъ такіе же два роульса, какъ и платформа, приподнимаемые помощію ганшпуговъ; по заряженіи орудія, два №№ прислуги берутъ эти ганшпуги и, заложивъ ихъ въ стаканы роульсовъ, приподнимаютъ станокъ, который, не смотря на всю тяжесть орудія, придвигается и отодвигается очень легко. При быстромъ же придвиганіи орудія, стоитъ только бросить ганшпуги, и движеніе станка тотчасъ же значительно замедляется.

Не надо забывать, что испытанія эти производились на совершенно тихой водѣ и при тѣхъ же удобствахъ, какъ если бы орудіе стояло на батареѣ на берегу. На волненіи и въ бурную погоду, когда *Minotaur* имѣлъ бы, напримѣръ, около 15° крена на сторону, можно ожидать совершенно другихъ результатовъ, и безъ сомнѣнія, прежде чѣмъ рѣшаться на вооруженіе батарейныхъ судовъ такими орудіями, слѣдуетъ испытать ихъ при всѣхъ невыгодныхъ условіяхъ морскаго сраженія.

Четыре среднихъ порта (по два на сторонѣ) въ батареѣ *Minotaur*'а сдѣланы для такъ называемыхъ 100 ф. нарѣзныхъ пушекъ, т. е. 7 дюймовыхъ съ развѣтвляющеюся нарѣзкою, и слѣдовательно совершенно негодны для 10,5 д. орудій, такъ

www.starieknigi.info

какъ порты сдѣланы четыреугольными, а большія орудія требуютъ овальныхъ портовъ, чтобы пушкамъ можно было давать наибольшіе углы возвышенія. Кромѣ того, нижній косякъ порта долженъ быть поднятъ на 6 дюймовъ, для того, чтобы закрыть штыръ. Всѣ эти передѣлки потребуютъ, безъ сомнѣнія, значительныхъ расходовъ; необходимость ихъ, впрочемъ, оправдывается силой судна, которое можетъ носить такія громадныя орудія.

Окончимъ описаніе испытаній фрегата *Minotaur* маленькимъ замѣчаніемъ о 300 ф. орудіяхъ, которыя рѣшено передѣлать въ 200 фунтовыя. Главная причина этой передѣлки заключается въ томъ, что дѣйствіе сплошными 150 ф. снарядами, которыми стрѣляютъ изъ этихъ орудій въ ожиданіи нарѣзки, производитъ значительныя поврежденія въ мягкомъ тѣлѣ канала орудій. Вслѣдствіе этого, въ каналы ихъ будутъ вставлены стальныя трубы, уменьшающія такимъ образомъ калибръ ихъ до 9 дюймовъ. Орудія эти будутъ дѣйствовать тогда 220 ф. продолговатыми снарядами съ зарядомъ въ $^1/_5$ вѣса, и изъ ожидаемыхъ 12-тонныхъ, 10,5 дюймовыхъ орудій будутъ превращены въ 12-тонныя, 9-дюймовыя, 200-фунтовыя пушки.

Артиллерійскія испытанія на *Royal Sovereign*'ѣ.

20 іюня н. с. *Royal Sovereign* окончилъ свои трехдневныя артиллерійскія испытанія, произведенныя на немъ капитаномъ Ки противъ острова Вайта. Во время этихъ испытаній судно сдѣлало, безъ малѣйшаго поврежденія и весьма удачно, 290 выстрѣловъ, которые подтвердили все то, что говорилъ объ этомъ суднѣ капит. Шерардъ Осборнъ. Капитанъ Ки былъ въ состояніи еще дополнить замѣчанія г. Осборна и пришелъ къ тому же заключенію объ удобствахъ и дѣйствительности башенной системы; но надо замѣтить, что опыты кап. Ки нельзя считать повтореніемъ опытовъ, произведенныхъ кап. Осборномъ, такъ какъ цѣль ихъ была скорѣе опредѣленіе крѣпости и надежности различныхъ устройствъ и приспособленій, чѣмъ испытаніе башенной системы судовъ. Къ этимъ испытаніямъ, произведеннымъ на совершенно тихой водѣ, недостаетъ только испытаній на волненіи въ морѣ; по мнѣнію Times'a, изъ котораго мы взяли эти извѣстія, нѣтъ надежды на то, чтобы англійское адмиралтейство рѣшилось послать *Royal Sovereign* въ крейсерство, напримѣръ въ

www.starieknigi.info

Бискайскую бухту; между тѣмъ, переходы изъ Спитгеда въ одинъ изъ сосѣднихъ французскихъ портовъ могли бы представить достаточно средствъ для доказательства пригодности судовъ башенной системы для службы въ Каналѣ и въ Средиземномъ морѣ. Невходя ни въ какіе споры и разсужденія о выгодахъ той или другой системы постройки судовъ, мы скажемъ только, что опыты, произведенные капитаномъ Ки, привели къ такимъ удачнымъ и выгоднымъ для системы результатамъ, какихъ мы не имѣли еще прежде. Послѣ нихъ мы не имѣемъ никакого права сомнѣваться, говоритъ Times, въ томъ, что управленіе 40 и даже 50-тонными орудіями въ башняхъ можетъ быть также вѣрно и безопасно, какъ и 12-тонными; точно также теперь нѣтъ уже никакого сомнѣнія, что каковъ бы ни былъ вѣсъ орудій, устанавливаемыхъ на батарейныхъ судахъ, суда башенной системы могутъ носить втрое тяжелѣйшія ихъ; что же касается до того, которая изъ этихъ системъ, башенная, вмѣстѣ съ бортовою, или одна бортовая — всего пригоднѣе для настоящихъ мореходныхъ судовъ, то этотъ вопросъ подлежитъ еще разрѣшенію.

Изъ 290 выстрѣловъ, сдѣланныхъ съ *Royal Sovereign*'а во время этихъ испытаній, въ первый день было сдѣлано 65 выстрѣловъ чугунными 150 ф. ядрами съ зарядомъ въ 40 ф., На слѣдующій день было сдѣлано 40 выстрѣловъ съ зарядомъ въ 40 ф., 75 выстрѣловъ съ 35 ф. зарядомъ и 2 съ 20 фунтовымъ. Выпущено въ этотъ день было 95 ядеръ, 20 бомбъ и 2 картечи. На третій день было сдѣлано 108 выстрѣловъ, изъ которыхъ 107 ядрами съ зарядомъ въ 40 ф., и 1 съ уменьшеннымъ зарядомъ въ 20 ф.

Чтобы не описывать здѣсь всѣ три дня опытовъ, беремъ изъ Times'а только подробности послѣдняго дня. Тотчасъ же по прибытіи кап. Ки на *Royal Sovereign*, стоявшій съ 50 саженями каната, якорь былъ поднятъ помощію пароваго шпиля и убранъ неболѣе какъ въ нѣсколько минутъ времени. Послѣ этого, подойдя на разстояніе 1000 ярдовъ (5 кабельтововъ) отъ щита, судно сдѣлало 48 выстрѣловъ. Послѣ обѣда пальба производилась съ разстоянія 1300 ярдовъ ($6^1/_2$ кабельт.) и сдѣлано 55 выстрѣловъ, по окончаніи которыхъ сдѣлали два выстрѣла изъ третьей башни, одинъ съ зарядомъ въ 40 фунтовъ и угломъ наклоненія въ 3^0, а второй подъ угломъ наклоненія $3^1/_2{}^0$ съ зарядомъ въ 20 фунтовъ. Первое ядро коснулось воды въ разстояніи 100,

www.starieknigi.info

а второе въ разстояніи 80 сажень отъ судна. Вслѣдъ за тѣмъ было сдѣлано два выстрѣла изъ задней башни, орудіе которой было опущено нарочно для этого ниже обыкновеннаго (на что потребовалось не болѣе 16′ времени), подъ угломъ возвышенія въ 18°, съ зарядомъ въ 40 ф. Продолжительность полета ядра при этомъ, отъ момента вылета изъ орудія до перваго прикосновенія къ водѣ, равнялась 21 секундѣ времени. Послѣдній выстрѣлъ изъ задней башни былъ сдѣланъ прямо на корму и не нанесъ судну ни малѣйшаго поврежденія. Кратчайшій промежутокъ между выстрѣлами изъ того же орудія былъ 1′17″. Средняя же скорость выстрѣловъ—1′30″.

Въ настоящее время *Royal Sovereign* находится въ Портсмутѣ и ожидаетъ приказаній адмиралтейства. Говорятъ, онъ будетъ состоять въ числѣ судовъ, которыя пойдутъ въ Шербургъ.

Опыты надъ щитомъ фрегата *Hercules*.

21 іюля въ Шибуринессѣ производились интересные опыты надъ силою сопротивленія борта новаго судна, предложеннаго и строимаго г. Ридомъ. Щитъ, поставленный передъ орудіями, представлялъ собою бортъ новаго судна *Hercules*, въ которомъ должны быть введены всѣ усовершенствованія, оказавшіяся необходимыми послѣ испытанія *Bellerophon*'а. Послѣдній, какъ мы знаемъ, покрытъ, въ самой твердой части своей, 6 дюймовыми плитами, положенными на самую толстую подкладку, и прорѣзанъ портами для 10 орудій; *Hercules* же, будучи той же длины, что и *Bellerophon*, на два фута шире и будетъ носить только 8 орудій, изъ которыхъ *шесть* 300 ф. и два 600 ф.; полная толщина борта его будетъ равняться 4 ф. $2^1/_4$ д., изъ которыхъ $11^1/_4$ д. желѣза и 3 ф. 3 д. сплошнаго тика. Не трудно, безъ сомнѣнія, замѣтить, какъ послѣ каждаго опыта, въ которыхъ побѣда оставалась за орудіями, постоянно увеличивались толщина брони и подкладка; такъ, послѣ *Warrior*'а, который имѣлъ $4^1/_2$ д. желѣза и 18 д. тика, мы видимъ суда класса *Minotaur*'а съ $5^1/_2$ д. желѣза вмѣсто $4^1/_2$ дюймовъ, и наконецъ, *Bellerophon* съ 6 дюймовой броней и 24 д. подкладкой. Новое судно будетъ по толщинѣ надводнаго борта своего совершенно сходно съ послѣднимъ; что же касается до самыхъ жизненныхъ частей его, т. е. до полосъ выше и ниже ватерлиніи, то онѣ будутъ защищены такъ,

www.starieknigi.info

чтобы быть вполнѣ неуязвимыми. Весь надводный бортъ его будетъ покрытъ 6 дюймовыми плитами, поясъ же на $2^1/_2$ ф. выше и на 2 ф. ниже ватерлиніи—9 дюймовыми, а еще на 4 фута ниже—8 дюймовыми плитами. Подкладка подъ всѣ эти три ряда плитъ состоитъ изъ тика въ 12 д. толщиною, опирающагося на желѣзные 10 д. шпангоуты, пространство между которыми забрано сплошь тикомъ 10 д. толщиною и 12 д. шириною. За нимъ идетъ кованная $1^1/_2$ д. рубашка, лежащая на 17 дюйм. тика, за которымъ наложена новая желѣзная одежда въ $^3/_4$ д. толщиною, что̀ составитъ всю толщину борта, какъ мы сказали, въ 4 ф. $2^1/_4$ д., изъ которыхъ $11^1/_4$ д. желѣза и 3 ф. 3 д. дерева. Вѣсъ каждаго фута этой массы равняется 520 ф., тогда какъ на *Bellerophon*'ѣ она не болѣе 389, а на *Warrior*'ѣ равняется 347 фунтамъ.

Щитъ, представлявшій такой бортъ, имѣлъ 18 ф. длины и 8 ф. высоты, и состоялъ изъ двухъ рядовъ плитъ, изъ котрыхъ половина была пришита обыкновенными 3 д. болтами, а другая половина болтами маіора Паллизера въ $2^1/_2$ д. толщиною. Щитъ, какъ и слѣдовало ожидать, вышелъ совершеннымъ побѣдителемъ. Мы не станемъ перечислять здѣсь всѣхъ выстрѣловъ, а скажемъ только, что, не смотря на то, что многія изъ плитъ были болѣе или менѣе пробиты, нѣкоторыя даже насквозь, и согнуты, задняя часть щита осталась совершенно цѣлою. По окончаніи испытанія, оказалось, что на задней рубашкѣ нетронулась ни одна заклепка и не было даже ни одной трещины, кромѣ небольшой выпуклости, произведенной стальнымъ ядромъ 300 фунтоваго орудія, пущеннымъ зарядомъ въ 60 ф. пороха. За исключеніемъ этого, задняя часть щита была совершенно цѣла, такъ что всѣ присутствующіе могли бы стоять за нимъ безъ всякой опасности для себя. Испытаніе началось 220 ф. стальными ядрами съ зарядами въ 40 ф. пороха и окончилось стальными же 300 ф. ядрами съ зарядомъ въ 60 фунтовъ. Многія изъ этихъ ядеръ остались вдавленными въ броню. Другая интересная сторона опыта заключалась въ испытаніи болтовъ маіора Паллизера, численное превосходство которыхъ, непредставляющее впрочемъ никакого сомнѣнія, будетъ рѣшено послѣ разборки щита, когда всѣ болты будутъ вынуты и пересмотрѣны.

Такимъ образомъ побѣда осталась на сторонѣ щита, хотя и нѣтъ сомнѣнія, что если бы вмѣсто 300 ф. по щиту дѣйство-

www.starieknigi.info

вало 600 ф. орудіе, то результаты опытовъ были бы совершенно другіе. По сихъ поръ 600 ф. орудіе положительно разбивало всѣ щиты, поставленные передъ нимъ и нѣтъ сомнѣнія, что ни одно судно, которое бы могло выдержать удары его, не могло бы вмѣстѣ съ тѣмъ обладать должной плавучестью.

«Въ настоящее время мы можемъ сказать, говоритъ Times, что только въ Англіи эти 600 ф. орудія—еще не болѣе какъ опытъ. Г. Круппъ дѣлаетъ для разныхъ державъ 300 и 600 ф. орудія цѣлыми массами. Капит. Блэклей, орудія котораго вездѣ заграницей пользуются особеннымъ уваженіемъ и который только въ послѣднее время обратилъ на себя вниманіе англійскихъ артиллеристовъ, сдѣлалъ уже много орудій и теперь получилъ заказы для иностранныхъ державъ. Англія же по сихъ поръ имѣетъ въ Шебуринессѣ только одно 600 ф. орудіе и то только опытное. Видя это, намъ кажется, что мы должны бы были подвергнуть испытанію хотя одно 600 ф. орудіе кап. Блэклея, хотя бы для того, чтобы убѣдиться въ достоинствахъ орудія, столь почитаемаго за границей, и странно сказать, до того мало знакомаго намъ самимъ, что оно не было даже на пробномъ полѣ.»

Разныя извѣстія.

— 24 іюня производилась проба броненоснаго 6 пушечнаго корвета *Pallas*, цѣль которой была опредѣленіе шага винта. За два дня передъ тѣмъ корветъ былъ выведенъ изъ дока и, не смотря на то, что работы еще не были окончены, переведенъ въ Гревзендъ и потомъ въ Ширнессъ, гдѣ и производилось испытаніе, въ присутствіи строителя его г. Рида и инспектора машинъ въ вуличскомъ адмиралтействѣ. Машины судна, доставленныя, какъ извѣстно, гг. Гомфрейсомъ и Теннантъ, работали какъ нельзя лучше; скорость же, которой достигъ корветъ при 64 оборотахъ винта, доходившая до 13 узловъ, позволяла надѣяться, что при томъ числѣ оборотовъ, которое онъ долженъ имѣть, т. е. отъ 70 до 75, онъ легко достигнетъ скорости, которой ожидаютъ отъ него. Машины дѣйствовали безъ малѣйшаго сотрясенія.

www.starieknigi.info

— На фрегатѣ *Achilles* сняли переднюю мачту и бушпритъ, и онъ въ настоящее время находится въ эскадрѣ Британскаго канала для испытанія качествъ его послѣ этой перемѣны. Вѣсъ снятой мачты равняется 14 тоннамъ; полный же грузъ, снятый съ носовой части *Achilles*'а и состоящій изъ мачты и бушприта съ такелажемъ и реями и мостика на бакѣ простирается до 40 тонновъ. Снятіе этого груза значительно облегчаетъ носовую часть и позволяетъ даже увеличить тяжесть носоваго орудія безъ вреда для мореходныхъ качествъ фрегата. Настоящее плаваніе *Achilles*'а должно рѣшить, нужно ли будетъ перемѣнять положеніе фокъ и гротъ-мачты, оставленныхъ на прежнихъ мѣстахъ.

— *Стоимость фрегатовъ Achilles, Minotaur и Agincourt.* Стоимость фрегата *Achilles* съ машинами и вооруженіемъ простирается до 457 810 ф. стерл. (около 3 204 670 р.); фрегата *Minotaur*—425 358 ф. (около 2 977 500 р.), а фрегата *Agincourt* —423 684 ф. (около 2 965 800 р.). Свѣдѣнія эти получены изъ списка судовъ флота, представленнаго адмиралтействомъ парламенту.

— Въ Портсмутѣ открыли новый докъ введеніемъ туда броненоснаго фрегата *Minotaur*, именемъ котораго и будетъ называться этотъ докъ.

— 6 іюля англійскій броненосный фрегатъ *Caledonia*, подъ флагомъ к.-а. Ельвертона, младшаго флагмана эскадры Средиземнаго моря, вышелъ изъ Спитгеда въ Гибралтаръ.

— Работы для окончанія фрегата *Bellerophon* идутъ необыкновенно скоро. На немъ ежедневно работаютъ около 1000 человѣкъ, такъ что покрываніе его бронею продлится не болѣе двухъ мѣсяцевъ. Для того, чтобы фрегатъ этотъ могъ носить 300-ф. (12-тон.) орудія Армстронга, безъ всякаго вреда для корпуса, г. Ридъ, кромѣ палубной брони, положенной подъ настилку, ввелъ особенное крѣпленіе, состоящее въ томъ, что у боковъ палубы подъ орудіями положены широкія желѣзныя полосы, приклепанныя снизу. Кромѣ того, подъ палубами поставлены желѣзные же пиллерсы, которые передаютъ тяжесть орудій на дно судна. Это добавочное крѣпленіе позволяетъ, по мнѣнію строителя, поставить не только 12-тонныя, но даже и 600-ф. орудія,

www.starieknigi.info

если только представится надобность вооружить судно такой сильной артиллеріей.

— Броненосный фрегатъ *Lord Warden,* получившій уже всѣ главныя тяжести и поставившій мачты, будетъ при первой возможности введенъ въ докъ № 2 въ Чатамѣ для окончательнаго изготовленія подъ вымпелъ, что̀ будетъ однако не ранѣе какъ черезъ 4 мѣсяца.

— 14 іюля н. с. въ Плимутъ прибыли французскіе броненосные фрегаты *Magenta* и *Flandre* и канонерская лодка *Ariel.* Туда же пришелъ вскорѣ послѣ того и турецкій броненосный фрегатъ *Османъ Тхазы,* который пробылъ тамъ вмѣстѣ съ французской эскадрой во все время выставки земледѣльческаго общества. Послѣ того онъ направился въ Константинополь. 21 іюля кончилась выставка, а 22-го французскія суда оставили Англію и направились въ Шербургъ.

— Плиты для капитанской рубки броненоснаго фрегата *Bellerophon* заказаны англійскимъ адмиралтействомъ гг. Кэммель и К° (Cyclops Iron and Steel Works) въ Шеффильдѣ. Цѣна ихъ по 35 ф. стерл. за тоннъ (около 245 р.); толщина плитъ въ передней и задней части рубки 8 д., а съ боковъ 6 дюймовъ.

www.starieknigi.info

ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА

Отчетъ секретаря флота Сѣверо-Американскихъ штатовъ за 1864 годъ.—Невоспламеняющійся порохъ.—Открытіе новаго дока въ Портсмутѣ.—Суда, строющіяся въ Англіи.—Опыты надъ опредѣленіемъ лучшей формы морской машины.—Разныя извѣстія.

Отчетъ секретаря флота Сѣверо-Американскихъ штатовъ за 1864 годъ.

Быстрота сооруженія флота и его услуги дѣлу союзныхъ штатовъ Сѣверной Америки имѣютъ достойнаго истолкователя въ лицѣ секретаря флота, г. Гиджона Уэллеса (Gideon Welles). Настоящій его отчетъ, представленный бывшему президенту Аврааму Линкольну, какъ и три предшествующіе (*), заключаетъ въ себѣ такъ много поучительнаго, что мы спѣшимъ ознакомить нашихъ читателей съ этимъ отчетомъ въ извлеченіи, заимствуя его изъ Revue Maritime et Coloniale, откуда была уже заимствована нами въ № 3 М. Сб. сего года, статья «О состояніи военнаго флота Соединен. штатовъ къ 1 декабря 1864 г.», взятая изъ этого же отчета секретаря флота.

«Едва прошло шесть недѣль съ тѣхъ поръ, какъ я принялъ въ свое управленіе морской департаментъ,—говоритъ г. Уэллесъ,—получено было приказаніе учредить блокаду нашихъ береговъ на пространствѣ 3500 миль. Между тѣмъ, чтобъ предпринять такое громадное дѣло, мы имѣли флотъ свой уменьшеннымъ, по мирному времени, до самыхъ малыхъ размѣровъ и состоящимъ преимущественно изъ па-

(*) Изъ нихъ два (за 1862 г. и 1863 г.) помѣщены въ М. Сб.: первый въ 1863 г. № 2, смѣсь, стр. 72—123; второй въ 1864 г. №№ 3 и 4, въ загр. хрон.

www.starieknigi.info

русныхъ судовъ, большая часть которыхъ покоплась въ гаваняхъ, или была разсѣяна по разнымъ концамъ земнаго шара. Изъ ничтожнаго численнаго состава экипажей, опредѣленнаго закономъ, только не болѣе 200 человѣкъ были подъ рукою, въ нашихъ адмиралтействахъ, или на запасныхъ судахъ. И въ этомъ то состояніи ослабленія флота, безъ людей и судовъ, безъ пушекъ и запасовъ, морскому департаменту (управленію) предстояло организовать и поддерживать, на обширномъ протяженіи береговъ, дѣйствительную блокаду, какой ни одна держава еще не предпринимала до сего времени. Но, благодаря энергическимъ мѣрамъ, у насъ появились огромныя морскія силы; люди и суда, орудія и запасы, словомъ всѣ средства, способныя поддержать наши права и наше національное единство, были собраны почти мгновенно.

«Неограничиваясь блокадою береговъ, мы спѣшили снарядить военныя морскія экспедиціи въ видахъ возстановленія національной власти на важнѣйшихъ пунктахъ возставшаго побережья. Первая изъ этихъ экспедицій отправилась изъ Гамптонъ-Роада, въ августѣ 1861 г., подъ начальствомъ контръ-адмирала Стрингэма; результатомъ ея дѣйствій было занятіе Гаттераса (*), а спустя нѣсколько недѣль отрядъ судовъ контръ-адмирала Дюпона побѣдоносно вступилъ въ Портъ-Рояль; эта послѣдняя побѣда доставила спокойный портъ нашей *эскадрѣ южнаго берега* штатовъ. Со слѣдующей весной контръ-адмиралъ Фаррагутъ приступилъ къ операціямъ на нижней части Миссисипи, овладѣлъ проходомъ къ Нью-Орлеану (**) и тѣмъ возвратилъ союзу эту главную станцію торговли всего юга.

«Эти три важныя экспедиціи, изъ коихъ каждая имѣла въ своемъ распоряженіи столь значительныя морскія силы, каковыя никогда еще не выходили изъ нашихъ портовъ,—были собраны, устроены и снабжены всѣмъ необходимымъ въ теченіе перваго года войны, ни чѣмъ неуменьшая дѣйствительности блокады, которой строгость преграждала всякую помощь возставшимъ штатамъ.

«Занятіе Мобильской бухты (***), съ овладѣніемъ всѣми фортами, которые защищаютъ къ ней подступъ, есть дѣло сравнительно недавнее въ ряду операцій этого рода; честь подвига принадлежитъ достойному офицеру, который за два года предъ тѣмъ завладѣлъ входомъ въ Миссисипи и возстановилъ на этой рѣкѣ обычное торговое движеніе, которое и не прерывалось съ того времени.

(*) Въ М. Сб. 1861 г. № 10, з. хр. стр. 1—5, помѣщено описаніе этой экспедиціи.

(**) М. Сб. 1862, № 4, з. хр., стр. 76, № 7, з. хр., стр. 19 и 1863, № 2, загр. хр., стр. 86.

(***) М. Сб. 1864, № 11, з. хр., стр. 8.

www.starieknigi.info

«Но въ продолженіе этой грустной войны флотъ нашъ проявилъ свое искусство и неустрашимость не въ однихъ дѣйствіяхъ по прибрежью океана; наши внутреннія воды одинаково были театромъ его дѣйствій, и его дѣятельности мы одолжены тѣмъ, что національная власть возстановлена въ фортѣ Ганри, Донельсонѣ, Чилое, на островѣ № 10, въ Мемфисѣ, Арканзасѣ, Виксбургѣ, въ Портъ-Гудзонѣ и на всѣхъ важнѣйшихъ пунктахъ Миссиссини, Кумберлэнда, Теннеси и другихъ рѣкахъ юго-запада. Флотъ, состоящій болѣе нежели изъ *ста* военныхъ судовъ, внезапно появился у насъ на водахъ этихъ рѣкъ, которыя отнынѣ текутъ лишь на защиту національнаго дѣла.

Блокада.—«Блокада линіи береговъ въ 3549 миль, представляющихъ собою большее протяженіе, нежели берега Европы отъ Трафальгара до Нордъ-капа, составляетъ предпріятіе, которому не было примѣра въ морскихъ лѣтописяхъ какого либо государства. Даже во время нашей послѣдней войны съ Великобританіею, когда эта держава имѣла не менѣе 800 вооруженныхъ судовъ, не было ни одного порта Соединенныхъ штатовъ, который былъ бы совершенно запертъ ея силами! Замкнувъ порты возставшихъ штатовъ и сообщивъ этому дѣйствію характеръ правильной блокады, департаментъ тотчасъ же направилъ свои усилія къ занятію нѣсколькихъ мѣстъ безопасной якорной стоянки—рейдовъ и гаваней, достаточно просторныхъ, чтобы служить базисомъ операцій своихъ эскадръ. При этомъ главная цѣль состояла въ томъ, чтобы наши крейсеры могли безпрепятственно возобновлять свои запасы, не входя въ порты Союза; иначе, подобное отсутствіе судовъ отъ блокируемыхъ ими мѣстъ могло бы повлечь за собою ослабленіе блокады и даже совершенное ея оставленіе. Чтобы недопускать нашихъ крейсеровъ до подобныхъ случаевъ, были предпринимаемы неоднократныя экспедиціи, имѣвшія результатомъ взятіе или закрытіе всѣхъ портовъ юга, за исключеніемъ одного Вельмингтона. Различныя причины дѣлаютъ рѣку (Капъ-Фиръ) у этого города несравненно болѣе затруднительною для правильной блокады, чѣмъ какое-либо другое мѣсто этого берега; кромѣ двухъ главныхъ устій этой рѣки, отстоящихъ одно отъ другаго на разстояніи 40 миль, существуютъ еще многіе второстепенные проходы, большею частію довольно удобные для плаванія по нимъ; глубина водъ уменьшается къ берегамъ постепенно и правильно, берега же укрѣплены батареями,—такъ что мелко-сидящему судну, которое пожелало бы прорвать блокаду, вовсе не нужно проходить главными входами; оно можетъ, руководствуясь лотомъ, огибать берегъ подъ защитою его пушекъ. Чтобъ

www.starieknigi.info

выйдти изъ Вельмингтона, точно такъ же пароходъ можетъ выбрать время, чтобъ обогнуть сѣверный берегъ, или спуститься къ южному и подъ покровительствомъ ночи или тумана выбѣжать въ море, не опасаясь встрѣчи съ крейсерами, потому что послѣдніе держатся подъ малыми парами, тогда какъ выбѣгающее судно несется съ полною скоростью.

«.....Если бы у Вельмингтона было также глубоко какъ въ Нью-Орлеанѣ, Мобилѣ и Портъ-Роялѣ, то безъ сомнѣнія, соединенныя дѣйствія морскихъ и сухопутныхъ силъ достигли бы тѣхъ же успѣшныхъ результатовъ, какъ и въ этихъ портахъ; но недостатокъ глубины не позволялъ даже пытаться на успѣхъ экспедиціи, снаряженной исключительно отъ флота.»

Блокирующія эскадры.—Блокируемое прибрежье конфедеральныхъ штатовъ, какъ уже было сказано, занимало 3549 миль; въ Мексиканскомъ заливѣ оно тянется отъ Ріо-Гранде къ южной оконечности Флориды, а по Атлантикѣ—отъ южн. окон. Флориды до Чизапикской бухты. Эта огромная линія блокады была раздѣлена между четырьмя большими дивизіями флота, изъ коихъ каждая представляла весьма значительную морскую силу, или отдѣльную эскадру, каждую подъ начальствомъ своего контръ-адмирала. Блокирующія эскадры назывались: въ Мексиканскомъ заливѣ, *западною* и *восточною* эскадрами; поле дѣйствій ихъ ограничивалось: для западной—берегами Техаса, Лузіаны, Миссиссипи и Алабамы до Мобиля; восточной—всѣмъ берегомъ Флориды въ заливѣ и водами Багамскихъ острововъ и Кубы. По берегу Атлантическаго океана также блокировали порты двѣ эскадры, *южная* и *сѣверная*; изъ нихъ первая дѣйствовала на разстояніи 300 миль, по берегамъ Южной Каролины и Джоржіи, перерѣзаннымъ многочисленными проливами и заливами; сѣверная же, самая значительная по числу судовъ, ее составлявшихъ, и слѣдовательно, самая важная, имѣла назначеніе охранять внутреннія воды Сѣверной Каролины и Виргиніи и содѣйствовать сухопутнымъ войскамъ, угрожавшимъ Ричмонду. Эта послѣдняя дивизія дѣлилась на четыре отряда: первый въ водахъ р. Джемсъ, второй въ заливахъ и проливахъ Сѣверной Каролины, два остальные блокировали устья рѣки Капъ-Фиръ. Адмиралъ, для ближайшаго наблюденія за блокадой Вельмингтона, перенесъ свое пребываніе съ Гамптонъ-Роада въ Бофортъ.

«Нѣсколько мѣсяцевъ конфедераты оставались спокойными обладателями теченія рѣки Джемсъ ниже Ричмонда, и только въ маѣ 1864 г. успѣхи потомакской арміи близъ столицы конфедератовъ, измѣнили ходъ дѣлъ. 5 мая генералъ Бутлеръ, вышедшій со сво-

www.starieknigi.info

имъ корпусомъ изъ Нью-порта, поднялся по р. Джемсъ въ сопровожденіи морскихъ силъ и въ слѣдующую же ночь успѣлъ высадиться у **Bermuda-Hundred** и **City-point**. Движеніе это не было тревожимо конфедератами, и высадка была совершена безпрепятственно. Однако, бунтовщики воспользовались отсутствіемъ военныхъ, сухопутныхъ и морскихъ силъ на берегахъ р. Джемсъ и положили по дну рѣки страшныя торпедо, которыми и успѣли разрушить два наши судна небольшаго углубленія.

«Лишь только наши войска вступили на правый берегъ р. Джемсъ, воды ея были заняты морскими силами, которыя въ состояніи были отразить всѣ блиндированныя суда и тараны конфедератовъ; присутствіе этого флота было поводомъ къ многочисленнымъ, жаркимъ хотя и короткимъ, схваткамъ съ батареями, защищавшими Ричмондъ. Но такъ какъ флотъ конфедератовъ имѣлъ около двухъ лѣтъ на свои приготовленія, то многіе разсчитывали, что у насъ будетъ съ нимъ дѣло; однакожъ, по избытку предосторожности военно-начальники наши преградили рѣчной фарватеръ, затопивъ въ немъ нѣсколько судовъ, изъ опасенія, чтобы многочисленные транспорты съ провіантомъ для арміи не подверглись какой либо опасности, еслибы флотъ конфедератовъ, или часть его, сдѣлалъ попытку обезпокоить ихъ. Безопасность транспортовъ по справедливости считается однимъ изъ жизненныхъ вопросовъ для арміи, а потому и слѣдовало защитить ихъ отъ всевозможныхъ неожиданностей. Итакъ нельзя отрицать, чтобъ преграда рѣки не была благоразумной мѣрой съ военно-сухопутной точки зрѣнія, хотя въ то же время она и парализировала дѣйствія нашего собственнаго флота.

«Военныя дѣйствія въ проливахъ и заливахъ Сѣверной Каролины также были довольно важны и заслуживали вниманія. Уже съ самаго начала войны мѣста эти были отняты отъ бунтовщиковъ соединенными усиліями нашихъ сухопутныхъ и морскихъ силъ, такъ что однимъ изъ любимѣйшихъ плановъ начальниковъ возстанія было вырвать ихъ изъ нашихъ рукъ. Съ этою цѣлью они задолго начали приготовлять на рѣкахъ Роанокъ и Ньюзъ суда, обшитыя броней, и другія малаго углубленія, чтобы изгнать изъ проливовъ наши суда—деревянныя и легко построенныя; предполагали также отнять у насъ Плимутъ, Ньюбернъ и др. пункты, гдѣ мы возстановили знамя союза. Планъ этотъ, хотя и успѣшный въ началѣ, впослѣдствіи окончился для бунтовщиковъ весьма несчастливо.

«Хотя морской департаментъ и распорядился изготовленіемъ броненосныхъ судовъ, сидящихъ въ водѣ менѣе уже готовыхъ мониторовъ, но замедленіе въ постройкѣ ихъ ставило въ опас-

www.starieknigi.info

ность наше обладаніе проливами и лишило насъ необходимыхъ средствъ на этомъ мѣстѣ военныхъ дѣйствій. 17 апрѣля 1864 г. конфедераты осадили Плимутъ, а черезъ два дня таранъ ихъ *Albemarle* спустился по Роаноку и напалъ на наши деревянныя канонирки, стоявшія на якорѣ (*). 20 апрѣля береговая оборона порта была уничтожена, гарнизонъ захваченъ въ плѣнъ, и бунтовщики овладѣли водами пролива. Вслѣдствіе неудачныхъ дѣйствій нашихъ сухопутныхъ войскъ, флоту пришлось принять энергическія мѣры, для предупрежденія дальнѣйшихъ несчастій. Извѣстный своею опытностью капитанъ Меланхтонъ Смитъ былъ назначенъ дѣйствовать въ этихъ мѣстахъ съ судами болѣе сильными; онъ имѣлъ приказаніе принять начальство надъ ними и во что бы то ни стало попытаться атаковать бронированный таранъ и уничтожить его. 5 мая, когда таранъ вышелъ изъ Роанока, онъ былъ атакованъ канонирскими лодками капитана Смита; бой, начавшійся въ 4 ч. 40 м. по полудни, длился до 7 ч. 30 м. вечера, когда съ наступленіемъ темноты *Albemarle* удалился въ верховья рѣки, безъ видимыхъ поврежденій своей брони. Тщетно силились пробить его; единственнымъ результатомъ боя былъ отнятый у непріятеля маленькій пароходъ, принадлежавшій нашимъ сухопутнымъ войскамъ. Только разъ послѣ того *Albemarle* показывался передъ нашими судами, но и то удалился при первыхъ выстрѣлахъ; между тѣмъ, ничто, казалось, не мѣшало его внезапному посѣщенію, и потому судамъ нашимъ необходимо было находиться въ постоянномъ ожиданіи и содержать достаточныя силы для его отраженія, что приводило въ неподвижность часть нашего флота. Вслѣдствіе этихъ причинъ рѣшено было испытать другія мѣры къ уничтоженію этого тарана. Лейтенантъ Кушингъ, доказавшій неоднократными примѣрами свое хладнокровіе и храбрость, былъ избранъ для разрушенія *Albemarl'я*. Съ этою цѣлью въ его распоряженіе была дана паровая шлюпка, на которую помѣстили весьма сильно снаряженный торпедо, изобрѣтенія г. Вуда; устанавливали торпедо подъ присмотромъ контръ-адмирала Грегори. 27 октября, лейтенантъ Кушингъ, вспомоществуемый добровольными охотниками, въ числѣ 14 человѣкъ офицеровъ и матросовъ, поднялся по Роаноку до Плимута, приблизился къ *Albemarl'ю*, ошвартовленному у набережной и оберегаемому, кромѣ своей команды, еще береговымъ отрядомъ, и пустилъ его ко дну, удачнымъ взрывомъ торпедо (*). Изъ

(*) При чемъ потопилъ кан. лодку *Southfield*; см. М. Сб. 1864, № 6, з. хр. стр. 25.

(*) М. Сб. 1864, № 12, бр. отд., стр. 45.

www.starieknigi.info

этой экспедиціи воротились живыми самъ Кушингъ и одинъ изъ матросовъ,—всѣ прочіе были перебиты или взяты въ плѣнъ. Успѣхъ этого смѣлаго предпріятія весьма много содѣйствовалъ къ паденію Плимута, лишивъ его подобной обороны. Коммэндеръ Макомбъ поспѣшилъ воспользоваться успѣхомъ и подвелъ къ городу суда, состоявшія въ его распоряженіи. Выгнавъ непріятельскихъ стрѣлковъ изъ передовыхъ постовъ и принудивъ артиллеристовъ къ оставленію батарей, онъ овладѣлъ городомъ 31 октября и такимъ образомъ возстановилъ знамя союза въ заливахъ и проливахъ Сѣверной Каролины.»

Слѣдуетъ замѣтить здѣсь, что въ этой войнѣ, вообще, видное мѣсто занимали подводныя машины, названныя въ Америкѣ именемъ «торпедо». При атакѣ Мобиля 5 авг. 1864 г. разрушенъ ими мониторъ *Tecumseh* (*), одно изъ сильнѣйшихъ судовъ федеральнаго флота; храбрый капитанъ этого броненосца, коммэндеръ Кравенъ, погибъ при этомъ со всѣмъ экипажемъ. Мобильская бухта была усѣяна торпедами; въ донесеніи адмирала Фаррагута число ихъ было обозначено не менѣе ста, и федералисты продолжали вынимать ихъ изъ воды, въ теченіе цѣлаго мѣсяца. Въ Саваннѣ и Чарльстонѣ у конфедератовъ, между оборонительными средствами, были и шлюпки-торпедо, и передъ Чарльстономъ федеральныя суда были часто обезпокоиваемы ими, а въ одно изъ нападеній этихъ шлюпокъ-торпедо имъ удалось потопить корветъ *Housatonic* (**). Въ Роанокѣ таранъ конфедератовъ *Albemarle* былъ разрушенъ такимъ же торпедо-шлюпкой, у самой набережной Плимута. Наконецъ, въ р. Джемсѣ, при слѣдованіи войскъ генерала Бутлера, 5 мая 1864, разрушены этими же торпедо два конвоировавшія отрядъ судна. Итакъ, въ числѣ многихъ судовъ, разрушенныхъ торпедами, мы видимъ двухъ броненосцевъ! Нѣтъ сомнѣнія, что эти подводныя военныя машины, употреблявшіяся до сего времени въ европейскихъ моряхъ (въ Россіи, въ войну 1853—1856 гг.), какъ оборонительное средство, невсегда дѣйствительное, нашли въ Америкѣ, въ рукахъ воюющихъ, одинаково дѣйствительное и страшное примѣненіе, какъ въ оборонительной, такъ и въ наступательной войнѣ. Послѣ потопленія *Albemarl'я*, лейтенантомъ Кушингомъ, торпедо-шлюпки рѣшено принять въ федеральномъ флотѣ, и одно изъ такихъ судовъ, *Stromboli* (75 Ф. длины), уже строится (*); двадцать другихъ приспособляются съ тою же цѣлью.

(*) М. Сб. 1864, №№ 10 и 11: бр. отд. и в. хр.

(**) М. Сб. 1864, № 4, з. хр. стр. 55.

(*) Описаніе *Stromboli* помѣщено въ № 2 М. Сб. сего года, бр. отд. стр. 42.

www.starieknigi.info

Эскадра на Миссиссипи и потомакская флотилія.—Недостаточно было ограничиваться блокадою береговъ Мексиканскаго залива и Атлантики; чтобъ остановить развивающуюся контрабанду, помогать операціямъ арміи и сберегать безопасность торговли и судоходства, необходимо было господствовать на внутреннихъ водахъ большихъ рѣкъ и ихъ притоковъ. Образованная съ такою цѣлью эскадра Миссиссипи составлена была изъ судовъ, покрытыхъ бронею, и судовъ деревянныхъ, мелко-сидящихъ; послѣднія, большею частію, были обыкновенныя рѣчныя суда, съ приспособленіями для военныхъ цѣлей. Пространство рѣки между Каиро и Нью-Орлеаномъ было раздѣлено на десять морскихъ станцій, каждая подъ командою опытнаго офицера; всѣмъ имъ было вмѣнено въ обязанность, независимо дѣйствій на своей дистанціи, взаимно помогать другъ-другу и всегда быть готовыми, въ случаѣ надобности, быстро собраться на указанномъ пунктѣ.

Потомакская флотилія имѣла назначеніе оберегать воды Потомака и Раппаганока; кромѣ наблюденія за контрабандой, которое было весьма трудно выполнять на такомъ большомъ пространствѣ береговъ, потомакская флотилія всегда и при всѣхъ обстоятельствахъ оказывала дѣятельное содѣйствіе сухопутнымъ своимъ силамъ. Въ продолженіе всего пребыванія арміи вблизи Фридериксбурга, весной и лѣтомъ 1864 г., малые пароходы на Раппагонокѣ оказывали ей неоцѣнимыя услуги. И дѣйствительно, они обезпечивали сообщенія арміи, очищали воды рѣкъ отъ торпедо, прогоняли непріятельскихъ стрѣлковъ, конвоировали транспорты, перевозившіе войскамъ подкрѣпленія, провіантъ и запасы,—перевозили больныхъ и раненыхъ.

Станція Тихаго океана.—Таково было въ сложности употребленіе и распредѣленіе морскихъ федеральныхъ силъ на берегахъ Мексиканскаго залива, Атлантики и внутреннихъ водъ. До войны правительство Соед. штатовъ содержало морскія станціи: въ Средиземномъ морѣ, въ Антильскомъ морѣ, въ Мексиканскомъ заливѣ, въ моряхъ Китая и Японіи и въ Тихомъ океанѣ. Изъ этихъ различныхъ станцій—одна, Тихаго океана, была удерживаема нами во время войны; она удаляла оттуда суда конфедератовъ и оберегала торговлю сѣверянъ, которая нарушалась тамъ развѣ только мѣстной войной. Впрочемъ, носились слухи, что одинъ крейсеръ предполагалъ выйдти изъ Викторіи на о. Ванкуверѣ, вслѣдствіе чего тотчасъ же былъ отдѣленъ туда со станціи пароходъ *Narragansett*. Прокрейсеровавъ нѣкоторое время въ проливѣ Фука и въ заливѣ Пюже, пароходъ этотъ, получивъ завѣренія отъ англійскихъ властей

www.starieknigi.info

въ неосновательности слуховъ о крейсерѣ, удалился. Съ одина ковою цѣлью, за нѣсколько времени передъ тѣмъ, въ эти же мѣста былъ посылаемъ пароходъ *Saginaw*.

Конфедеральные крейсеры.—Съ начала войны и до конца 1864 г. флагъ конфедератовъ не появлялся изъ внутреннихъ или прибрежныхъ водъ, за исключеніемъ четырехъ случаевъ: *Alabama*, *Florida*, *Georgia* и *Tallahassee*, извѣстнаго сначала подъ именемъ *Atlanta*. Изъ этихъ четырехъ судовъ, три первыя были уничтожены или взяты федеральными крейсерами; послѣдній же находится теперь въ Вельминтонѣ (въ ноябрѣ 1864 г.). *Alabama*, прокрейсеровавши въ водахъ мыса Доброй Надежды и Зондскаго пролива, гдѣ причинила значительный вредъ американской торговлѣ, возвратилась въ европейскія моря и вышла изъ Шербурга въ іюнѣ 1864, дабы предложить поединокъ крейсеру Соед. Штатовъ *Kersearge*; конецъ ея извѣстенъ: она была потоплена тяжелыми орудіями своего противника. *Florida*, вышедши изъ Мобиля, появилась въ Брестѣ въ февралѣ 1864; въ іюнѣ она была въ С.-Джоржѣ (Бермуда); 10 іюля захватила у береговъ Соед. Штатовъ судно *Electric Spark*, а въ августѣ, избѣгнувъ крейсеровъ, высланныхъ преслѣдовать ее, она была уже у Тенерифа. Вездѣ она запечатлѣвала свой путь разрушеніемъ встрѣчаемыхъ судовъ, и наконецъ, по приходѣ въ Багію, была вырѣзана ночью изъ подъ нейтральныхъ пушекъ федеральной канонирской лодкой *Wachusset*. *Georgia*, крейсеръ подъ флагомъ конфедератовъ, появился въ Шербургѣ, въ февралѣ 1864, а оттуда перешелъ въ Англію въ рѣку Мэрзей, гдѣ судно приняло мирный характеръ. Впослѣдствіи же, когда оно вышло изъ Англіи въ Лиссабонъ, подъ англійскимъ флагомъ, было узнано встрѣтившимъ его фрегатомъ *Niagara*, который овладѣлъ имъ и отослалъ со всѣмъ экипажемъ въ Нью-Іоркъ. *Tallahassee*, вышедшій изъ Ливерпуля въ началѣ весны 1864, былъ употребляемъ для контрабанды между Вельмингтономъ и Бермудой. Въ первыхъ числахъ августа онъ вышелъ изъ Вельмингтона уже въ качествѣ крейсера, ловилъ коммерческія суда, жегъ и грабилъ все встрѣчаемое. Съ того времени, какъ морской департаментъ получилъ свѣдѣнія о выходѣ этого судна, онъ выслалъ въ преслѣдованіе его все, что имѣлъ подъ руками въ Нью-Іоркѣ, Бостонѣ, Филадельфіи, Ньюпортѣ и Гамптонъ-Роадѣ; чрезъ 48 часовъ по полученіи первыхъ извѣстій, шестнадцать судовъ бѣжали за нимъ по разнымъ направленіямъ. Однако *Tallahassee* укрылся въ Галифаксѣ, гдѣ, впрочемъ, онъ оставался очень мало времени; власти позволили ему принять только небольшой запасъ угля, съ которымъ онъ успѣлъ достиг-

www.starieknigi.info

нуть Вельмингтона. Итакъ, достаточно было четырехъ судовъ, чтобъ нанести американской торговлѣ тяжкія потери матеріальныя и вредъ, еще болѣе важный, чрезъ уменьшеніе ея торговаго флота. Три изъ вышеупомянутыхъ судовъ, рыская по морямъ въ теченіе двухъ лѣтъ, избѣгали федеральныхъ крейсеровъ и презирали ихъ бдительность. Теперь извѣстно уже, какого рода были эти суда: онѣ носили отъ 6 до 8 пушекъ, изъ коихъ двѣ были на поворотныхъ платформахъ (pivot), и имѣли по сту человѣкъ команды; главная сила ихъ заключалась единственно въ машинѣ, которая доставляла судну необычайную скорость.

О постройкѣ судовъ (*).— При начатіи военныхъ дѣйстій Флотъ Соедин. Штатовъ имѣлъ небольшое число колесныхъ пароходовъ и парусно-паровыхъ винтовыхъ (mixte) судовъ. Прежде всего необходимо было удовлетворить особымъ условіямъ начатой войны,— построить суда, способныя къ дѣйствіямъ близъ береговъ, на внутреннихъ водахъ рѣкъ,—и вотъ въ Америкѣ появились мониторы, канонирскія лодки: обшитыя броней и обыкновенныя, небронированныя. Но требовалось также имѣть въ виду случайности войны партизанской—войну съ непріятельскими крейсерами,—чтобы уберечь отъ нихъ коммерческій Флотъ. Въ этихъ то послѣднихъ видахъ, морской департаментъ приступилъ къ постройкѣ судовъ, способныхъ къ отдаленнымъ крейсерствамъ: *восемь* изъ этихъ судовъ— типа *Ossipee* и *Kearsearge*—носятъ по два гладкостѣнныхъ 11 дюймов. орудія на поворотн. платформахъ, и *шесть*—типа *Shenandoah*— имѣютъ по три орудія. Всѣ эти суда, кромѣ поворотныхъ пушекъ, составляющихъ главное ихъ вооруженіе, имѣютъ еще по бортамъ отъ 2 до 6 орудій. Нѣтъ сомнѣнія, что суда эти достаточно сильны для боя съ врагомъ, гдѣ бы его не встрѣтили; *Kearsearge* доказалъ это. Но въ состояніи ли онъ догнать врага? Кажется, факты отвѣчаютъ на это отрицательно, потому что *Alabama* былъ пущенъ ко дну лишь тогда, когда самъ вышелъ на бой; а *Florida* была взята въ-расплохъ, стоя на якорѣ. Такимъ образомъ, при послѣднихъ постройкахъ судовъ въ Америкѣ пришли къ тому, что преимущественно стали заботиться о скорости ихъ. По отчету секретаря флота видно, что четырнадцать строющихся судовъ въ 600, 900 и 1350 тонновъ, будутъ имѣть сильныя машины и тяжелую артиллерію; нѣкоторыя изъ этихъ судовъ уже спущены и испытываютъ свои качества. Однакожъ, судами такой малой вмѣстительности недовольствовались:

(*) Въ М. Сб. сего года, № 3, з. хр. стр. 18, помѣщенъ численный составъ флота Соед. Шт.

www.starieknigi.info

«Вниманіе морскаго департамента обратилось на суда, болѣе могущественныя, которыя бы одинаково были страшны какъ у своихъ береговъ, такъ и вездѣ. Положеніе и вліяніе государства между другими коммерческими и морскими державами зависитъ, большею частію, отъ дѣйствительности его морскихъ силъ. Сверхъ того, видно, что съ каждымъ годомъ изъ иностранныхъ портовъ выходятъ суда болѣе и болѣе сильныя, чтобы прорывать нашу блокаду, отчего нашимъ крейсерамъ, для удержанія ихъ въ страхѣ, необходимо имѣть и бо́льшую силу, и бо́льшую скорость. Одновременно увеличивъ силу, скорость и величину нашихъ судовъ, мы сдѣлаемъ ихъ болѣе страшными для нейтральныхъ нарушителей нашихъ законовъ, какъ равно и для враговъ, какого бы рода они ни были.»

Вслѣдствіе сего было заложено семь судовъ большой скорости, отъ 3200 до 3700 т. водоизмѣщенія и способныхъ носить отъ 17 до 19 большихъ орудій; три изъ этихъ судовъ уже спущены, и къ ихъ типу принадлежатъ *Ammonoosac* и *Chattanoga*. Строятся также двадцать судовъ несравненно сильнѣе вышеупомянутыхъ семи, но съ менѣе сильными механизмами; десять изъ нихъ будутъ съ крытыми батареями—какъ *Java* и *Guerriere*; другія же десять—корветы-клиперы, съ батареею на шканцахъ,—имѣютъ машины одинаково сильныя съ первыми десятью, но меньшаго водоизмѣщенія,—типъ ихъ—*Contoocook*. Всѣ исчисленныя здѣсь суда строятся изъ дерева; парусность ихъ будетъ полная, дабы можно было съ одинаковою пользою употреблять ихъ и въ крейсерствахъ и на отдаленныхъ станціяхъ. Въ Англіи, по словамъ лорда Паджета, сказаннымъ 6 марта 1865 въ нижней палатѣ,—уже строятъ такія деревянныя суда безъ брони, но съ сильною артиллеріею; главное преимущество ихъ будетъ заключаться въ скорости,—это будутъ улучшенныя *Alabam*'ы. Три изъ этихъ судовъ уже на стапеляхъ, а всѣхъ будетъ семь; назначеніе ихъ—покровительствовать морской торговлѣ.

Адмиралтейства, и заводы для постройки желѣзныхъ судовъ и механизмовъ.—«Употребленіе пара, какъ двигателя, произвело въ морской войнѣ переворотъ, который люди компетентные давно уже предсказывали, но который неоцѣненъ еще до сихъ поръ во всей его обширности. Одно изъ послѣдствій этого переворота есть совершенное измѣненіе характера блокадъ, и будущія войны заставятъ сознаться, что нѣсколько быстрыхъ паровыхъ крейсеровъ окажется достаточнымъ, чтобъ уничтожить торговый флотъ самыхъ сильныхъ государствъ.

«Гражданская война доставила нашей странѣ иниціативу въ сооруженіи огромной морской паровой силы, способной блокировать

www.starieknigi.info

всѣ наши берега, начиная съ Чизапикской бухты до Ріо-Гранде. Въ то же время надлежало положить предѣлъ грабительству корсаровъ, выходившихъ съ англійскихъ элинговъ и комплектованныхъ англійскими командами, которые, подъ флагомъ бунтовщиковъ, опустошали моря, уничтожали наши коммерческія суда и находили себѣ убѣжище и запасы въ нейтральныхъ портахъ.

«Когда начались непріязненныя дѣйствія между сѣверными и южными штатами, правительство не имѣло у себя ни одного заведенія, снабженнаго станками и машинами для выдѣлки судовыхъ механизмовъ, которыхъ требовало быстрое увеличеніе числа судовъ. Чтобъ удовлетворить этой насущной потребности, морской департаментъ долженъ былъ прибѣгнуть къ частной промышленности.

«Неимѣя никогда въ виду перемѣщенія или увеличенія числа нашихъ военныхъ адмиралтействъ, но предполагая, что Филадельфское въ настоящее время, а тѣмъ болѣе въ будущемъ, не соотвѣтствуетъ современнымъ потребностямъ флота,—морское управленіе предполагаетъ учредить новое адмиралтейство на р. Делаварѣ. Если бы избрали для его помѣщенія островъ Лигъ, то новое учрежденіе это, мало по малу, перетянуло бы къ себѣ всѣ работы прежняго, и которое, слѣдовательно, упразднилось бы само собою.

«Сила и могущество нашей страны между другими націями зависятъ отъ нашего флота и должны опираться на него тѣмъ болѣе, что у насъ есть все необходимое, даже съ избыткомъ, для существованія грознаго флота; между тѣмъ, во всѣхъ нашихъ военныхъ адмиралтействахъ вмѣстѣ, несобрано столько производительныхъ средствъ, сколько имѣютъ Англія и Франція въ каждомъ изъ своихъ адмиралтействъ. Если бы мы могли находить внѣ нашихъ адмиралтействъ ресурсы, которыхъ намъ недостаетъ для различныхъ случайностей военнаго времени, я бы не настаивалъ на учрежденіи новаго, приспособленнаго для исполненія желѣзныхъ построекъ. И хотя дѣйствительно, въ нынѣшнихъ обстоятельствахъ, морскому департаменту очень много помогли усердіе и искусство частной промышленности; но всегда ли можно требовать производства желѣзныхъ построекъ отъ нея одной, или почти одной? Кромѣ того, исправное выполненіе заказовъ для флота въ частной промышленности обусловливается весьма высокой платой за издержки на приспособленіе различныхъ мастерскихъ и въ нихъ станковъ при заказѣ правительствомъ различныхъ сооруженій въ назначенные сроки. Отъ такого порядка вещей произошелъ и случай, что по заказу, сдѣланному въ октябрѣ 1862, одному изъ извѣстныхъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, на изготовленіе и постановку башень на суда

www.starieknigi.info

Tonawandah и *Miautonomah*,—онъ долженъ былъ исполнить работы въ февралѣ 1863 г., тогда какъ въ февралѣ 1865 онъ только что можетъ ихъ выполнить,—т. е. просрочено два года, противъ времени, назначеннаго по контракту. Въ настоящее время правительство неимѣетъ даже заведенія, гдѣ могло бы отковать пароходный валъ, или броневую плиту; и во всѣхъ нашихъ военныхъ адмиралтействахъ ощущается недостатокъ въ набережныхъ, столь необходимыхъ для исправленія судовъ.

«Въ первую войну, которую намъ придется выдержать, очень можетъ быть, что мы будетъ имѣть дѣло съ такой державой, которая будетъ дѣйствовать на нашихъ берегахъ точно такъ же, какъ дѣйствовали мы, для удержанія мятежа, на берегахъ нашего юга. По всей вѣроятности, намъ будетъ необходимо имѣть такое адмиралтейство, гдѣ можно было бы выдѣлывать броневые плиты, валы и строить желѣзныя суда. По возможности мы должны искать мѣсто для такого адмиралтейства, которое было бы защищено отъ нападенія на него самою природою и не требовало бы издержекъ на искуственную его оборону. Не забудемъ, впрочемъ, что въ Англіи оборонительныя сооруженія Портсмута стоятъ не менѣе 50 милліоновъ долларовъ.

«Адмиралтейство, съ заведеніями для постройки желѣзныхъ судовъ и машинъ, должно находиться на прѣсной водѣ, потому что это есть существенное условіе для сохраненія желѣзнаго кузова судна; оно должно имѣть легкій къ себѣ доступъ, по внутреннимъ водянымъ сообщеніямъ, для полученія различныхъ грузовъ: угля, металловъ, дерева, которые всегда должны быть обезпечены отъ покушеній на нихъ нашихъ непріятелей. Такое адмиралтейство также должно быть въ сосѣдствѣ большаго города, имѣющаго значительную торговлю, рынокъ и рабочія руки; почва для него приличнѣе всего изъ гравія, потому что это несравненно удобнѣе скалистой, каменистой, для фундаментовъ машинъ; сверхъ того, адмиралтейство должно имѣть пространныя набережныя.

«Для адмиралтейства съ такимъ заводомъ и запасными магазинами, въ которыхъ въ мирное время накопится множество цѣнныхъ предметовъ, выгоды внутренняго положенія неоцѣнимы. Но положеніе острова Лигъ, на Делаварѣ, по всей вѣроятности, представитъ для новаго адмиралтейства желаемое соединеніе всѣхъ вышеизложенныхъ условій.

Адмиралтейство на Миссиссипи.—«Актомъ конгресса, одобреннымъ въ іюнѣ 1864, секретарь флота былъ уполномоченъ назначить коммисію изъ трехъ членовъ для изысканія мѣста къ основа-

www.starieknigi.info

нію военнаго адмиралтейства на Миссисипи или его притокахъ. Вслѣдствіе сего и была назначена коммисія подъ предсѣдательствомъ контръ-адмирала Девиса, командовавшаго эскадрой на этой рѣкѣ.»

О чинахъ флота.—Въ американскомъ военномъ флотѣ до-сихъ-поръ не было чина, равняющагося генералъ-лейтенантскому въ арміи; вслѣдствіе этого секретарь флота предложилъ учредить во флотѣ чинъ вице-адмирала и пожаловать имъ побѣдителя при Мобилѣ, контръ-адмирала Давида Фаррагута, по единодушному желанію флота и всей страны. Сдѣлано было также небольшое увеличеніе въ числѣ чиновъ: коммодора, капитана, комэндера и лейтенанта-комэндера, въ тѣхъ видахъ, что того требовало увеличеніе числа судовъ флота, къ командованію которыми лица такихъ чиновъ, на основаніи закона, могли быть призваны. Наконецъ, было предложено имѣть во флотѣ небольшое число офицеровъ-волонтеровъ, которыхъ усердіе, познанія и услуги во время войны, заслуживали такого поощренія.

Наборъ матросовъ.—«Съ того времени какъ конгресъ измѣнилъ постановленія, касающіяся набора на флотъ, не только было пополнено количество людей, необходимыхъ флоту, но оказались многія тысячи лишнихъ — жителей внутреннихъ штатовъ (landsmen), которыхъ нельзя было принять въ морскую службу по совершенному ихъ незнакомству съ моремъ. Однакожъ, что касается людей, которыхъ исключительное ремесло было море, то въ такихъ флотъ вообще чувствуетъ недостатокъ. При возвышеніи преміи, которая была узаконена исключительно для солдатъ и въ которой отказывали поступавшимъ въ матросы на военный флотъ, большое число людей этого драгоцѣннаго класса поступало въ армію, и такимъ образомъ эта послѣдняя имѣла въ своихъ рядахъ множество моряковъ, доколѣ законъ не сравнилъ преміи поступающимъ въ обѣ эти службы. И не смотря на то, что армія велѣно возвратить флоту всѣхъ моряковъ, она и до сихъ поръ удерживаетъ ихъ, тогда какъ легко бы могла обойтись и людьми изъ береговыхъ жителей. Матросъ — это такой спеціальный ремесленникъ, котораго нельзя импровизовать, какъ машиниста или пушечнаго комендора; моряка можетъ образовать только море. Въ другихъ странахъ средства существованія ограничены, здѣсь же, напротивъ, онѣ многочисленны помимо морской профессіи; но тогда какъ во всѣхъ другихъ профессіяхъ молодежь получаетъ помощь и поощренія, ни одинъ штатъ, какъ мнѣ извѣстно, за исключеніемъ Массачузета, не обладаетъ морской школой! Оттого то во время мира, военная морская служба, также какъ и флотъ коммерческій, поставле-

www.starieknigi.info

ны въ необходимость довольствоваться матросами иностранцами или людьми безъ роду и племени. Въ видахъ исправленія и приготовленія этого достойнаго, но запущеннаго класса людей, основана теперь школа юнговъ на суднѣ *Sabine*; въ сущности, это, подъ другою формою, возвращеніе къ старой системѣ «учениковъ» (apprentices), которая имѣла полезные результаты и для интересовъ флота и для интересовъ страны.» Секретарь флота также предлагаетъ лучшимъ изъ юнговъ открыть доступъ въ морское училище, въ той надеждѣ, что они могутъ, чрезъ приготовительное обученіе, получить привязанность къ морю и быть небезполезнѣе тѣхъ, которые допускаются въ это училище при нынѣшнемъ порядкѣ.

Морское училище. Актомъ конгресса, въ маѣ 1864 г., морское училище Соединенныхъ Штатовъ возстановляется въ Аннополисѣ—въ штатѣ Мэриландъ, — на прежнемъ его мѣстѣ. Вслѣдствіе чего необходимо приступить къ исправленію зданій и пріобрѣтенію мѣстности тотчасъ какъ военный департаментъ очиститъ ихъ. Временно, по случаю возстанія юга, морское училище было переведено въ Ньюпортъ (Родъ-Айлендъ), подалѣе отъ возставшихъ штатовъ.

Ученики-механики. «Во исполненіе закона, принятаго въ послѣдней сессіи конгресса относительно допущенія учениковъ-механиковъ въ морское училище, постановлено, чтобы они поступали туда не старѣе 18 лѣтъ, предварительно прослуживъ не менѣе двухъ лѣтъ на пароходныхъ заводахъ. Но прежде нежели окончательно приступить къ выполненію сего закона, считаю долгомъ представить слѣдующія соображенія: въ виду радикальной перемѣны, произведенной на флотѣ паровымъ двигателемъ, не будетъ ли приличнѣе сдѣлать необходимымъ условіемъ въ образованіи всѣхъ мичмановъ—практическое изученіе паровыхъ машинъ, такимъ образомъ, чтобы, въ будущемъ, всякій флотскій офицеръ могъ быть механикомъ на своемъ суднѣ и въ то же время умѣлъ бы его вести и командовать имъ съ совершеннымъ знаніемъ дѣла? Отнынѣ всякое военное судно должно имѣть паруса, какъ для экономіи въ топливѣ, такъ и въ помощь машинѣ. Будущій военный флотъ, какъ и настоящій, сохранитъ оба рода двигателей, и потому истинный флотскій офицеръ долженъ быть и моракомъ и механикомъ.

«Морскому департаменту не безъизвѣстно, что до сихъ поръ ни одинъ флотскій офицеръ, какъ бы внимательно ни изучалъ теоріи пара, не можетъ управлять машиной; равно, какъ ни одинъ механикъ не можетъ взять на себя командованія военнымъ судномъ,

www.starieknigi.info

чтобы вести его, сражаться на немъ и поддерживать порядокъ и дисциплину въ командѣ. Когда парусъ былъ единственнымъ двигателемъ судна, на немъ, за исключеніемъ адмиральскаго корабля, было только два человѣка—докторъ и казначей—не моряковъ; нынѣ же, подъ владычествомъ пара, появились на суднѣ новые люди: теперь на нашихъ судахъ число механиковъ равняется числу флотскихъ офицеровъ, причемъ происходитъ такое явленіе, что лишь только судно вступаетъ подъ паруса, или же становится на якорь, т. е. во всѣхъ тѣхъ обстоятельствахъ, когда машина бездѣйствуетъ, половина офицеровъ—механики—остаются праздными, будучи не въ состояніи, даже при желаніи, принять участіе въ отправленіи флотской службы, которая тогда, всею своею тяжестью, ложится на флотскаго офицера. Хотя механики и желали бы раздѣлить труды службы съ флотскими офицерами, но они не умѣютъ ни править вахтой на верху, ни вести судна, ни учить команду пушечной и ружейной стрѣльбѣ. Въ военныхъ экспедиціяхъ противъ непріятелей они принимаютъ лишь добровольное участіе (какъ волонтеры) и непремѣнно подъ командой флотскаго офицера. Съ другой стороны, флотскіе офицеры неспособны управлять машиной, и капитанъ, какъ бы онъ ни былъ знающъ въ военно-морскомъ искусствѣ, не въ состояніи судить объ искусствѣ своихъ механиковъ, машинистовъ и кочегаровъ.

«Помочь этому недостатку можно очень просто: сдѣлать нашихъ флотскихъ офицеровъ вмѣстѣ и механиками. Безъ сомнѣнія, нельзя навязывать этого условія на нынѣ-служащихъ офицеровъ—для нихъ реформа была бы затруднительна; но необходимо начать съ мичмановъ и учить ихъ какъ морской службѣ на суднѣ, такъ и механической, чтобы изъ двухъ службъ сдѣлать одну и дабы лица, прошедшія чрезъ эту новую школу, могли бы впослѣдствіи править вахту и на верху и въ машинѣ... Постройка же машинъ и высшій надзоръ за ними должны находиться исключительно въ вѣдѣніи инженеръ-механиковъ, ученыхъ техниковъ.

«Если предложеніе это будетъ принято правительствомъ, то флотъ нашъ будетъ имѣть однородный корпусъ офицеровъ, которые будутъ на суднѣ полными хозяевами и стараго и новаго двигателей, и удвоятъ, безъ всякихъ излишнихъ расходовъ, число офицеровъ, способныхъ командовать въ обоихъ назначеніяхъ военнаго судна—плавать и сражаться. Много и другихъ важныхъ причинъ заставляютъ обратить вниманіе на этотъ проэктъ и сдѣлать опытъ.

Призы и пенсіи. «Со времени послѣдняго годоваго отчета взято по 1 ноября 1864 года 324 приза, а именно: шкунъ 105, паро-

www.starieknigi.info

ходовъ 88, шлюпокъ 40, бриговъ 3, трехъ-мачтов. барковъ 3, гребныхъ судовъ 85. Всѣхъ же призовъ, съ самаго начала войны, взято 1374, изъ нихъ: шкунъ 652, пароходовъ 267, шлюповъ 171, бриговъ 33, трехъ-мачтов. барковъ 29, трехъ-мачтов. судовъ 15,, яхтъ и гребныхъ судовъ 117.

«Продажа присужденныхъ призовъ дала сумму въ 14 396 250 долларовъ (19 257 013 руб.), изъ нихъ израсходовано 1 237 154 дол. (1 644 315 руб.); остальные, болѣе 13 милліоновъ (17 290 000 руб.), дѣлятся на двѣ равныя части: одна часть раздается на руки взявшимъ призы, а другая обращается въ пенсіонную кассу.

Бюро (отдѣленія) морскаго департамента.—«Отчеты начальниковъ различныхъ бюро морскаго департамента представляютъ подробности операцій, произведенныхъ каждымъ изъ нихъ въ теченіе года, и такъ какъ они будутъ напечатаны, то я ограничусь здѣсь главными чертами этихъ отчетовъ.

«Начальникъ бюро верфей и доковъ (yards and dock) обращаетъ вниманіе на возвышеніе цѣнъ заработной платы и матеріаловъ. Онъ настаиваетъ на измѣненіи существующей системы контрактовъ и поставокъ; предлагаетъ пріобрѣсти покупкою мѣстности въ Бостонѣ и Филадельфіи, для увеличенія адмиралтействъ въ этихъ портахъ.

«Начальникъ кораблестроительнаго бюро (construction and repair) подробно излагаетъ родъ судовъ, предполагаемыхъ къ постройкѣ, съ показаніемъ ихъ цѣнъ; требуетъ возобновленія запасовъ корабельныхъ лѣсовъ и матеріаловъ, потому что война истощила запасы, собранные въ теченіе прошлыхъ лѣтъ; въ случаѣ войны съ иностранной державой, необходимы будутъ доки для осмотра и исправленія судовъ. Важныя соображенія представлены имъ касательно размѣровъ военныхъ судовъ, способныхъ къ отдаленнымъ плаваніямъ.

«Начальникъ бюро механической части пароваго флота представилъ перечень дѣйствій своего бюро съ самаго начала войны. Онъ также отдаетъ отчетъ объ опытахъ, произведенныхъ надъ качествами различныхъ судовыхъ машинъ и котловъ; объ экономіи въ топливѣ, доставляемой употребленіемъ перегрѣтаго пара и разширенія его до различныхъ степеней; о различныхъ родахъ угля и петроліума, вмѣсто него употребляемаго, и о нѣкоторыхъ другихъ испытаніяхъ и пріемахъ, любопытныхъ для строителей паровыхъ механизмовъ и судовыхъ механиковъ. Каменнаго угля израсходовано судами флота 500 000 тоннъ.

«Начальникъ бюро снабженія и комплектованія флота людьми

www.starieknigi.info

(equipment and recruiting) заявляетъ, что въ составѣ флота за истекшій годъ состояло 6000 офицеровъ и 45 000 матросовъ; что актомъ конгресса флотъ и армія сравнены въ преміяхъ для поступающихъ въ нихъ,—что̀ дало возможность пополнить недостатокъ людей на флотѣ. Говоря о юнгахъ, онъ сообщаетъ, что число ихъ на *Sabine* дошло до 250 и отдаетъ удовлетворительный отчетъ объ ихъ обученіи и успѣхахъ.

«Начальникъ артиллерійскаго бюро представляетъ историческія и экономическія свѣдѣнія о нашей морской артиллеріи. Въ одно и то же время это бюро должно было удовлетворять безпрестанныя требованія флота объ орудіяхъ, снарядахъ и порохѣ, и весьма внимательно слѣдитъ за всѣми новѣйшими вопросами артиллеріи настоящихъ дней. Бюро находитъ, что наши пороховыя хранилища слишкомъ небезопасны отъ непріятельскихъ ударовъ, и предлагаетъ перемѣстить ихъ и уединить, на сколько это будетъ возможно; настаиваетъ на учрежденіи артиллерійскаго корабля для обученія офицеровъ и матросовъ. Также представляетъ, что огромное стеченіе артиллерійскихъ работъ и накопленіе матеріаловъ въ нью-іоркскомъ арсеналѣ требуютъ бо́льшаго помѣщенія; чрезъ увеличеніе мѣстности подъ артиллерійскій паркъ, оно надѣется, что можно будетъ собрать въ немъ до 2000 орудій и тутъ же устроить всѣ необходимыя для артиллеріи мастерскія.

«Начальникъ коммисаріатскаго бюро (provisions and clothing) испрашиваетъ устройства новыхъ магазиновъ и совершеннаго отдѣленія ихъ отъ адмиралтейства; проситъ также о заведеніи пекарень для приготовленія сухарей и помѣщенія для приготовленія мясныхъ консервовъ и сушеной зелени, которыя нынѣ вошли въ составъ матросской порціи на судахъ флота.

«Начальникъ навигаціоннаго бюро представляетъ годовые отчеты по морской обсерваторіи, морскому альманаху и вообще по своему управленію. Почти всѣ морскіе инструменты, которые, до войны, мы получали изъ-за границы, теперь дѣлаются въ Америкѣ, неисключая даже хронометровъ и часовъ для сравненія ихъ. Подобнаго успѣха нельзя заявить только о флагдукѣ, котораго, не смотря на то, что онъ въ огромномъ количествѣ потребляется арміею, флотомъ и коммерческими судами, мы до сихъ поръ не выдѣлываемъ и продолжаемъ шить наши флаги изъ иностраннаго матеріала.

«Начальникъ медицинскаго бюро представляетъ о числѣ убитыхъ и раненыхъ во время военныхъ дѣйствій за истекшій годъ: число убитыхъ 171, раненыхъ 351. Число больныхъ, находившихся на

www.starieknigi.info

излеченіи въ теченіе года было 61 229; изъ нихъ умерло 1048, выздоровѣло и поступило опять на службу и уволено изъ нея 58 070; къ концу года оставалось больныхъ 2111 человѣкъ.

«Полковникъ, начальникъ морскихъ солдатъ (marines) доноситъ объ отличномъ состояніи этого корпуса. Несмотря на то, что комплектъ солдатъ полонъ, онъ не могъ удовлетворить ими всѣмъ требованіямъ вооруженныхъ судовъ флота для занятія на нихъ карауловъ. Морскіе солдаты принимали участіе во всѣхъ дѣлахъ, гдѣ участвовалъ и отличилъ себя флотъ.

Заключеніе.—«Въ этомъ, четвертомъ, годовомъ отчетѣ я изложилъ довольно большія подробности о положеніи морскаго департамента и подвѣдомыхъ ему частей, какъ равно о распредѣленіи и организаціи морскихъ силъ, которыя, съ предполагаемыми къ окончанію постройками, представляютъ теперь столько же оборонительныя, сколько и наступательныя средства, способныя помѣриться съ могущественнѣйшимъ врагомъ. Въ предшествующихъ отчетахъ я считалъ долгомъ распространиться о тѣхъ административныхъ мѣрахъ, которыя со вступленія вашего въ должность президента, вызвали это огромное вооруженіе изъ положенія сравнительно безоружнаго; о тѣхъ позаимствованіяхъ, которыя были сдѣланы отъ коммерческаго флота; о томъ, какимъ образомъ всѣ средства нашихъ адмиралтействъ были обращены на сооруженіе и вооруженіе нашего флота; считалъ обязанностью указать, какимъ образомъ знаніе и капиталъ, вспомоществуемые личною энергіею, явились на помощь недостаточнымъ средствамъ правительства, для продолженія національнаго дѣла, и запечатлѣли крупными чертами, что выводы науки и открытія изобрѣтательныхъ умовъ измѣнили въ большей части какъ матеріалъ, такъ и форму морскихъ судовъ, средства защиты и нападенія, и позволили нашей странѣ занять мѣсто между великими морскими державами и освятить новую эру въ развитіи и употребленіи морской силы. Но въ то время, когда я отдавалъ отчетъ объ этомъ внезапномъ расширеніи американскихъ морскихъ силъ, мнѣ поручено было пересмотрѣть и собрать, въ одномъ офиціальномъ документѣ, рядъ подвиговъ нашего флота, безпримѣрныхъ и неимѣющихъ себѣ параллели въ морской исторіи. Дѣйствительно, никогда еще не предпринимали и не поддерживали строго такой гигантской блокады; никогда еще атака съ моря не достигала такого успѣха предъ подобными крѣпостями, защищенными, сверхъ того, такими страшными подводными преградами; никогда военныя суда не распространяли своихъ дѣйствій такъ далеко во внутреннія воды и не проникали въ глубь

www.starieknigi.info

континента, поднимаясь на тысячи миль отъ морскаго берега, наперекоръ всѣмъ препятствіямъ утомительнаго и опаснаго плаванія, чтобы только доставить арміи свое полезное содѣйствіе въ сотняхъ сраженій и экспедицій; никогда, наконецъ, не было напряженія морскихъ силъ—въ самыхъ сложныхъ его формахъ, — болѣе энергическаго, болѣе торжествующаго, какъ настоящее, проявленное морскими силами, организованными въ теченіе послѣднихъ трехъ лѣтъ.»

Невоспламеняющійся порохъ.

Въ Unit. Service Gazette отъ 24 іюня пишутъ: Если ничего не преувеличено въ нижеслѣдующемъ извѣстіи. то открытіе г. Гэля (Gale) по истинѣ — одно изъ самыхъ важнѣйшихъ. Мы были быради услышать кое-что поподробнѣе. Газета *The Western Morning News* сообщаетъ, что г. Гэль, электрикъ въ Плимутѣ, открылъ средство дѣлать порохъ невоспламеняющимся и возстановлять его горючія свойства, когда потребуется. Открытіе имѣетъ всѣ достоинства важнаго и практическаго изобрѣтенія. Процессъ простъ и дѣйствителенъ. Онъ не можетъ испортить пороха. Расходъ весьма небольшой, и самый процессъ имѣетъ выгоду немедленнаго примѣненія. Въ пять минутъ боченокъ пороха можетъ быть сдѣланъ невоспламеняемымъ. и въ другія пять минутъ—можетъ быть приведенъ въ первоначальное состояніе. Мы видѣли порохъ, подверженный этому процессу и мѣшали его раскаленною кочергою безъ взрыва. Если бомба лопнетъ въ погребѣ съ приготовленнымъ порохомъ, то она не зажжетъ его. Средство превращенія пороха можетъ быть легко примѣняемо къ весьма большому и весьма малому количеству, и не требуетъ никакихъ громоздкихъ приборовъ. Изобрѣтеніе это устраняетъ важное затрудненіе, встрѣчаемое при сохраненіи пороха въ мирное время, а въ военное время уничтожаетъ опасность, происходящую нынѣ отъ необходимости сражаться по близости воспламеняющагося матеріала.

—Въ той же газетѣ, отъ 8 іюля, сказано: Недѣли двѣ тому назадъ, мы обратили вниманіе на способъ, открытый г. Гэлемъ, электрикомъ въ Плимутѣ, по которому порохъ можетъ быть временно сдѣланъ невоспламеняющимся и потомъ снова обращенъ въ первоначальное состояніе, когда понадобится для употребленія. Послѣ того мы видѣли нѣсколько опытовъ, которые ставятъ этотъ способъ внѣ вся-

www.starieknigi.info

каго сомнѣнія. Всякое количество пороха можетъ быть сдѣлано въ теченіе пяти минутъ невоспламеняющимся, а обращеніе его въ прежнее состояніе требуетъ менѣе времени противъ предъидущаго процесса. Стопинъ, проведенный сквозь боченокъ, приготовленнаго такимъ образомъ, пороха, сжигаетъ только тѣ его зерна, которыя находятся въ непосредственномъ прикосновеніи съ пламенемъ, и число которыхъ, вслѣдствіе способа приготовленія, невелико, и зерна эти именно сгараютъ огнемъ, а не вспыхиваютъ. Главная же масса пороха остается неизмѣнною. Въ этомъ состояніи порохъ въ боченкѣ можно безопасно мѣшать раскаленною до-красна кочергою безъ малѣйшаго опасенія взрыва, и количество его, положенное въ раскаленный сосудъ, также безопасно. Тотъ же порохъ, возстановленный въ прежнее состояніе, какъ мы видѣли, также дѣйствителенъ и силенъ, какъ и прежде, и нисколько не поврежденъ произведеннымъ надъ нимъ процессомъ.

Приготовленіе пороха увеличиваетъ нѣсколько объемъ его, но это обстоятельство весьма маловажно, потому что пороховые погреба становятся не нужными и могутъ быть замѣнены обыкновенными магазинами или кладовыми, устроенными въ какомъ угодно мѣстѣ. Въ крюйтъ-камерахъ на судахъ могутъ храниться только готовые къ употребленію картузы въ небольшомъ числѣ и притомъ безопасно, а главный запасъ пороха можетъ быть помѣщенъ въ боченки или систерны въ любой части судна. Очевидно, что это открытіе уничтожаетъ самую страшную опасность.

—Въ Times, отъ 15 іюля пишутъ: На дняхъ были сдѣланы опыты надъ способомъ г. Гэля, по которому обыкновенный порохъ превращается въ невоспламеняющійся и снова обращается въ прежнее состояніе, по желанію. Капитанъ Дрэкъ былъ главнымъ лицомъ при этихъ опытахъ, произведенныхъ надъ обыкновеннымъ мушкетнымъ порохомъ, который г. Гэль въ полминуты сдѣлалъ невоспламеняющимся, и сквозь него пропущенъ былъ медленно горящій стопинъ, зажегшій только нѣсколько зеренъ. За тѣмъ, порохъ былъ обращенъ въ первоначальное состояніе, и воспламеняющіяся его свойства найдены были неизмѣнившимися. При опытахъ этихъ присутствовали: лордъ Спенсеръ, лордъ Уарнклифъ, лордъ Личфильдъ, полковникъ Колвилль, г. Вернонъ-Аркуръ, графъ де-Жондръ, капитанъ Мельдингъ и другія особы. Излишнимъ считаемъ сказать, что опыты возбуждали большое любопытство.

www.starieknigi.info

Открытіе новаго дока въ Портсмутѣ.

11 іюля н. с. въ Портсмутѣ открыли новый докъ № 11, построенный на *North inlet*. Докъ этотъ предложенный г. Скампомъ, директоромъ инженерныхъ работъ въ адмиралтействѣ, лучше и больше всѣхъ, до сихъ поръ построенныхъ въ Англіи. Онъ былъ построенъ гг. Жоржъ Смитъ и К^е^ въ Лондонѣ. Вотъ размѣренія его и количество матеріаловъ, употребленныхъ на постройку. Длина по низу—400 Ф., длина по верху—426 Ф., ширина по верху—99 Ф., ширина по верхней площадкѣ—75 Ф. 9 д., ширина по низу—35 Ф., глубина отъ верху до низу—33 Ф. 10 д., глубина же отъ площадки до низу—18 Ф., глубина воды по срединѣ въ самую большую полную воду 28 Ф. 4 д., на порогѣ 27 Ф., на порогѣ же въ обыкновенную полную воду 23 Ф. Кирпичу употреблено 3 750 000 штукъ; бутоваго камня 6500 куб. ярдовъ (19 500 куб. футъ); гранита—135 000 куб. футъ; портландскаго камня—26 750 кубич. футъ; дерева—81 000 кубич. футъ. Для образованія же дока вынуто 57 000 кубич. ярдовъ (171 000 кубич. футъ) земли. Дно и стѣны дока до площадки сдѣланы изъ гранита. Отъ площадки же до верху положенъ портландскій камень, три нижніе ряда котораго положены вертикально, а верхніе, по обыкновенію, ступенями. Times сожалѣетъ, что докъ не построенъ весь изъ одного гранита, такъ какъ портландскій камень, который гораздо слабѣе его, не долго выдержитъ и скоро потребуетъ исправленій. Покатость дна дока равняется 9 дюймамъ. Въ срединѣ для стока воды сдѣланы два канала.

Открытіе этого дока состояло въ введеніи туда броненоснаго фрегата *Minotaur*, отчего онъ будетъ называться по имени этого судна. Не смотря на то, что *Minotaur* самое большое судно въ англійскомъ флотѣ, между гака-бортомъ его и батопортомъ осталось 8 Ф. свободнаго пространства, и вокругъ судна столько мѣста, что всѣ работы могутъ производится безъ малѣйшаго затрудненія.

Суда, строющіяся въ Англіи (*).

Въ настоящее время въ королевскихъ докахъ и на частныхъ верфяхъ въ Англіи строится 23 новыхъ военныхъ судна, часть которыхъ будетъ спущена весьма скоро. Суда эти, имена которыхъ мы приводимъ ниже, состоятъ изъ *одного* броненоснаго фрегата

(*) Въ № 3 Мор. Сборн. сего года, въ з. хр., стр. 20, были уже помѣщены свѣдѣнія о числен. составѣ англійскаго флота.

www.starieknigi.info

двухъ двухвинтовыхъ броненосныхъ лодокъ, *одного* гидравлическаго броненоснаго корвета, *трехъ* деревянныхъ винтовыхъ кораблей, *одного* фрегата, *одного* корвета, *семи* шлюповъ, *четырехъ* большихъ и *трехъ* малыхъ канонирскихъ лодокъ. Всѣ эти суда также винтовыя.

Вотъ имена этихъ судовъ:

Броненосный фрегатъ.

Имена.	Число орудій.	Сила машинъ.	Тонны.	Гдѣ строятся.
Northumberland .	26	1350	6621	въ Мильвалѣ.
Двухвинтовыя лодки.				
Viper	2	167	737	— Гасларѣ.
Vixen	2	160	754	— Дептфордѣ.
Гидравлическій корветъ.				
Waterwitch. . .	»	167	778	— Блекволѣ.
Корабли, фрегаты, корветы и проч.				
Blanche	4	300	1081	Въ Чатамѣ.
Bruizer	2	66	270	— Портсмутѣ.
Bulwark	81	800	3716	— Чатамѣ.
Cromer.	2	60	236	— Портсмутѣ.
Daphne	4	300	1081	— Пемброкѣ.
Dryad	4	300	1081	— Девонпортѣ.
Endymion . . .	22	500	2478	— Дептфордѣ.
Myrmidon. . . .	4	200	695	— Чатамѣ.
Nassau.	4	200	695	— Пемброкѣ.
Newport	5	80	425	— —
Niobe	4	300	1081	— Дептфордѣ.
North Star . . .	22	400	1857	— Ширнессѣ.
Nymph	4	300	1081	— Дептфордѣ.
Orwell	2	60	233	— Портсмутѣ.
Repulse.	81	800	3716	— Вуличѣ.
Reindeer	7	200	950	— Чатамѣ.
Robust	81	800	3716	— Девонпортѣ.
Sylvia	4	200	695	— Вуличѣ.
Viestal	4	300	1081	— Пемброкѣ.
	371	8004	35 058.	

www.starieknigi.info

Опыты надъ опредѣленіемъ лучшей формы морской машины (*).

Octavia, 35 пуш. винтовый деревянный фрегатъ 3161 тон., 500 силъ, дѣлалъ пробу въ плаваніи по вымѣренной милѣ въ Стоксъ-Бэѣ, близъ Портсмута, предварительно отправленія въ крейсерство для испытанія машины вмѣстѣ съ фрегатами *Constance* и *Arethusa*. Уже три года какъ всѣ три фрегата снабжены машинами отъ разныхъ заводскихъ фирмъ для испытанія (не смотря на ихъ первоначальную стоимость или систему), съ тѣмъ, чтобы удостовѣриться въ лучшей формѣ морской машины, и экономіи въ тратѣ угля, расходованіи пара и удобопомѣстительности котловъ. Машина на *Octavia* изготовлена на заводѣ Модзлея, сыновей и Фильда, по чертежамъ г. Сельса (Sells), старшаго заводскаго чертежника, и главная особенность ея заключается въ употребленіи трехъ цилиндровъ, съ мотылями, расположенными подъ угломъ 120° одинъ къ другому, для полученія однообразной силы движенія; система охлажденія принята поверхностная; паръ въ котлахъ перегрѣвается, и сдѣлано особое приспособленіе для движенія золотниковъ безъ эксцентриковъ. Гребной винтъ системы Модзлея—Гриффитса, діаметръ его 18 Ф. 2 д., шагъ 20 Ф. 3 д., длина 3 Ф. 2 д., а погруженіе верхняго края 3 Ф. 3 д. Во время пробы на вымѣренной милѣ, углубленіе форштевня было 20 Ф. 10 д., кормы 23 Ф. 10 д., съ 248 тоннами груза угля и полнымъ количествомъ запасовъ для плаванія въ морѣ. *Октавія* снялась съ якоря на спитгедскомъ рейдѣ въ 9 час. утра, и немедленно начала испытаніе, продолжавшееся почти до 3 ч. по полудни. Вѣтеръ былъ тихій отъ SW, и состояніе моря вполнѣ благопріятное для полученія наибольшей скорости хода. Машина дѣйствовала полною силою паровъ отъ всѣхъ котловъ. Средняя скорость судна изъ шести переходовъ по вымѣренной милѣ оказалась 11,536 узловъ. Температура перегрѣтаго пара въ продолженіе каждаго изъ шести переходовъ была: 325°, 323°, 325°, 326°, 326° и 326°. Полные повороты, также подъ всѣми парами, были совершены въ слѣдующее время: руль право на бортъ положенъ въ 1 мин. 13 сек., уголъ руля 23°; число оборотовъ штурвала 2,5; число людей на штурвалѣ 10; полу-кругъ или полу-поворотъ совершенъ въ 2 м. 58 сек.; полный поворотъ въ 5 м. 46 с. Руль лѣво на бортъ положенъ въ 1 м.; уголъ руля 25°; число оборотовъ

(*) Мор. Сб. № 2, з. хр. стр 42.

www.starieknigi.info

штурвала 2,5; число людей у штурвала 13; полу-оборотъ былъ совершенъ въ 3 м. 6 с.; полный поворотъ въ 5 м. 52 с. Испытанія съ половиною паровъ въ котлахъ сдѣлано не было. Для испытанія машинъ на всѣхъ трехъ упомянутыхъ судахъ самымъ обстоятельнымъ образомъ, адмиралтейство назначило временно на *Октавію* г. Вильямсона, инспектора машинъ на судахъ эскадры Англійскаго канала, для надзора и донесенія о результатахъ лордамъ адмиралтейства. Каждое судно должно будетъ сдѣлать четыре отдѣльныхъ испытанія машины, съ тѣмъ, чтобы погода въ каждый день опыта была по возможности одинаковая, или же опытъ долженъ быть повторенъ, для полученія одинаковыхъ условій въ этомъ отношеніи. При пробѣ машинъ судовъ на вымѣренной милѣ, количество расходованія угля опредѣлено не было. *Октавія* имѣетъ прежнюю форму носовой части, какъ было проэктировано сарваеромъ Саймондсомъ.

Разныя извѣстія.

— Новая подводная мина, изобрѣтенная адмираломъ де-Шабанномъ, тулонскимъ морскимъ профектомъ, состоитъ изъ резервуара, заключающаго отъ 16 до 20 фунтовъ пороха, и такъ устроеннаго, что мина можетъ быть прикрѣпляема къ подводной части судовъ. Къ минѣ этой проведена для взрыва электрическая проволока. Дѣйствіе мины, говорятъ, весьма разрушительно (Times).

— Модель морскаго башеннаго судна, изготовленная г. Скуллярдомъ, старшимъ артиллерійскимъ чертежникомъ въ Портсмутѣ, для исполненія проэкта капитана Кольза постройкою и вооруженіемъ судна съ одною башнею и двумя въ ней орудіями 600 фунт. калибра, для сравнительнаго испытанія съ построеннымъ г. Рендомъ судномъ *Pallas*, окончена въ Портсмутѣ и препровождена въ адмиралтейство. Модель эта заслужила большія похвалы за красивую форму корпуса, ручающуюся въ быстротѣ хода, вмѣстѣ съ превосходными морскими качествами, за отчетливость деталей корпуса, устройства и вооруженія, и вообще за весьма тщательную отдѣлку (Times).

— *Атлантическій телеграфный канатъ* и *Great-Eastern*.—Въ №2 М. Сб. сего года (въ отдѣлѣ Загр. хроники, стр. 34—37) было говорено уже о приготовленіяхъ къ укладкѣ телеграфнаго каната на *Great-Eastern*, какъравно и о предполагаемомъ отправленіи *Great-Eastern*'а, въ іюнѣ или іюлѣ, для погруженія каната на дно океана.

www.starieknigi.info

Нынѣшній канатъ вдвое крѣпче прежняго и со многими улучшеніями въ помѣщеніи его на суднѣ. Какъ помнятъ наши читатели, при первой попыткѣ (въ 1858 г.) положить телеграфный канатъ черезъ океанъ, оба судна *Agamemnon* и *Niagara* погружали канатъ, начиная отъ середины океана, и шли къ берегамъ—одинъ Ирландіи, другой Америки. Нынѣ же *Great-Eastern* исполняетъ эту операцію одинъ, начиная отъ ирландскаго берега. Онъ оставилъ Мэдвей—мѣсто, гдѣ принималъ канатъ—въ началѣ іюля. Предъ отправленіемъ его посѣтилъ принцъ Уэльскій, который, желая испытать дѣйствіе каната, приказалъ на части его, помѣщенной между палубами и представлявшей 300 миль разстоянія, сдѣлать депешу: «желаю успѣха атлантическому телеграфу»; съ другаго конца, черезъ секунду или двѣ, послѣдовалъ отвѣтъ «God save the Queen». По погруженіи каната, *Great-Eastern* углубился на 31 фут. 8 дюймовъ. Извѣстно, что всего каната 2300 морск. миль; вѣсъ его, въ трехъ чанахъ, болѣе 5000 тоннъ. Извѣстно также, что вмѣстительность *Great-Eastern*'а составляетъ 22000 тоннъ, и судно предъ отправленіемъ изъ Валенціи заключало въ себѣ всего груза 18 000 тоннъ. *Great-Eastern* отправился отъ Валенціи въ половинѣ іюля; разсчитывали, что онъ, идя по 6 узловъ въ часъ, долженъ будетъ употребить на всю операцію погрузки каната около двухъ недѣль времени. Пароходомъ командуетъ опытный капит. Андерсонъ, и всѣ его офицеры, какъ и самъ командиръ, служили прежде на линіи пароходовъ Кэнарда и К°. Глубина океана, въ томъ мѣстѣ, гдѣ долженъ быть положенъ канатъ, въ четырехъ различныхъ пунктахъ, представляетъ: глубины въ 290, 570, 710, 1570 и 1750 саженъ, начиная отъ берега Европы. Переходъ отъ 710 къ 1570 саженной глубинѣ идетъ постепенно, какъ найдено по измѣреніямъ глубинъ въ этой части океана, произведеннымъ въ 1857 и 1862 г.; слѣдовательно, нельзя было опасаться, чтобъ канатъ могъ лежать слишкомъ вертикально. Когда *Great-Eastern* отошелъ отъ Валенсіи на 80 миль, сообщеніе съ береговой станціей, по опущенному канату, продолжавшееся безпрепятственно, вдругъ показало признаки недостаточнаго изолированія проводника. Пароходъ принужденъ былъ поворотить назадъ, дабы отыскать мѣсто поврежденія каната, которое и было найдено на разстояніи 11 миль отъ мѣста поворота судна; канатъ подняли, возстановили изолированіе и продолжали плаваніе далѣе. Ничтожный, посторонній конецъ проволоки, протянувшій оболочку каната, составлялъ это поврежденіе. За тѣмъ, въ другой разъ, еще было открыто поврежденіе въ канатѣ, но по счастію до погруженія его, и также было исправлено. *Great-Ea-*

www.starieknigi.info

stern продолжалъ плаваніе, погружая канатъ и постоянно имѣлъ телеграфическое сообщеніе съ Валенціей, и прошелъ уже почти половину всего разстоянія между Валенсіей и Ньюфаундлендомъ, когда 3 августа (н. с.) прекратились сигналы съ парохода. Итакъ, канатъ поврежденъ, канатъ можетъ быть порванъ. Вотъ въ настоящее время грустная вѣсть, которая уже облетѣла Европу. Дальнѣйшихъ извѣстій еще нѣтъ.

— *Французскіе броненосцы въ Плимутѣ.*—Французскіе броненосные фрегаты *Flandre* и *Magenta* и канонирская лодка *Ariel* 14 іюля прибыли въ Плимутъ. Англичане очень хвалятъ эти французскія суда, въ особенности *Flandre*,—гдѣ освѣщеніе палубъ, помѣщеніе для команды, офицерскія и капитанская каюты, обратили на себя всеобщее вниманіе англійскихъ морскихъ офицеровъ, которые вполнѣ сознаются, что такого комфорта нѣтъ ни на одномъ англійскомъ броненосцѣ. Здоровый видъ командъ французскихъ судовъ вынудилъ у ревнивыхъ сосѣдей невольное одобреніе. 21 іюля городскими властями Плимута былъ данъ балъ въ честь французскихъ офицеровъ, на которомъ присутствовали принцъ и принцесса Уэльскіе. Какъ полагаютъ, визитъ французовъ есть приглашеніе англійской броненосной эскадрѣ посѣтить Шербургъ къ дню св. Наполеона 15 августа (н. с.), гдѣ въ этотъ день будутъ произведены морскіе маневры. Англичане пошлютъ въ Шербургъ эскадру изъ 6 броненосцевъ, трехъ винтовыхъ фрегатовъ и одного корвета; на этой же эскадрѣ будутъ и лорды адмиралтейства. Пишутъ, что принцъ и принцесса Уэльскіе также посѣтятъ Шербургъ въ этотъ день.

www.starieknigi.info

КРИТИКА И БИБЛІОГРАФІЯ

Разсужденіе объ артиллеріи и бронѣ, Александра Холлей (Alexander L. Holley), 1 томъ in 8°, съ гравированными рисунками и чертежами. New-Iork. D. Van Nostrand. 192. Broadway. London. Trubner and C°. 1865.

Въ послѣднее время—время особеннаго развитія артиллерійскаго дѣла въ Европѣ и Америкѣ—чувствовался большой недостатокъ въ сочиненіи, которое могло бы познакомить со способами производства новѣйшихъ орудій, съ условіями, которыя отъ нихъ требуются со времени введенія брони для одежды судовъ, и съ тѣмъ, что они въ состояніи сдѣлать. Пробѣлъ этотъ, или скорѣе недостатокъ, дополненъ въ настоящее время появленіемъ «Разсужденія объ артиллеріи и бронѣ», составленнаго инженеромъ Соединенныхъ штатовъ т. Холлеемъ. И нужно отдать справедливость автору его, оно не только пополнило недостатокъ, но и вполнѣ оправдало ожиданія.

Всякое усовершенствованіе, каждый новый шагъ во всѣхъ родахъ военнаго дѣла держится въ большомъ секретѣ, въ особенности же въ области артиллеріи. Одинъ изъ знаменитыхъ учителей артиллерійскаго дѣла, сэръ Говардъ Дугласъ, находилъ, что это большая ошибка правительствъ, и приводилъ, въ подкрѣпленіе своего мнѣнія, весьма ясные и убѣдительные доводы; но такъ какъ слова его не имѣли въ Англіи никакихъ послѣдствій, то мы, разумѣется, и не могли имѣть ни малѣйшей надежды на появленіе въ свѣтъ такого сочиненія. Послѣ этого понятно нетерпѣніе, съ которымъ ожидали книгу г. Холлея всѣ интересующіеся этимъ дѣломъ, столь близкимъ для моряковъ.

Г. Холлей—не артиллеристъ, а инженеръ; чтобы понять причину, почему такое спеціальное сочиненіе не вышло изъ подъ пера спеціалиста, чего всякій вправѣ былъ бы ожидать, надо вспомнить,

www.starieknigi.info

что въ Англіи гражданскіе инженеры и общество ихъ (Institution of Civil Engineers) часто, вмѣстѣ съ королевскимъ обществомъ соединенныхъ службъ (Royal United Service Institution), поднимали вопросы объ артиллеріи, и нельзя не сознаться, что никогда, конечно, артиллерійское дѣло не выиграло бы столько, какъ теперь, когда начались разсужденія объ немъ въ этихъ обществахъ. Въ Америкѣ, въ особенности въ послѣднее время войны, глаза всѣхъ были обращены на военныя дѣйствія и на все, что связано съ ними. Нѣтъ ничего удивительнаго послѣ этого, что гражданскій инженеръ занялся артиллеріею и, замѣтивъ недостатокъ, о которомъ мы говорили, постарался пополнить его. Онъ самъ, въ предисловіи, какъ будто старается оправдать себя въ этомъ, говоря, что развитіе и усовершенствованіе артиллеріи и война въ Америкѣ такъ заняли спеціалистовъ, что имъ было не до составленія такой книги, въ которой бы были собраны практическіе результаты опытовъ, произведенныхъ во всѣхъ государствахъ; онъ же, во время частыхъ путешествій въ Европу, по дѣламъ своей профессіи, имѣлъ случаи собрать свѣдѣнія по этому предмету.

Задача, которую онъ предположилъ выполнить, съ самаго начала состояла именно только въ собраніи практическихъ результатовъ съ разсужденіями и поясненіями, которыя были необходимы для того, чтобы связать эти результаты въ одно цѣлое. Но такъ какъ дѣло постоянно и быстро развивалось, входило съ каждымъ разомъ въ новые фазы, являлись новые факты, то онъ рѣшился собрать въ своемъ сочиненіи множество описаній, разсужденій и спеціальныхъ мнѣній обо всемъ, что касается, какъ матеріаловъ и фабрикаціи орудій, такъ и силы и долговѣчности главнѣйшихъ типовъ европейскихъ и американскихъ пушекъ, назначенныхъ для морской, береговой и броненосной войны. Тутъ же включены разсужденія объ нарѣзываніи орудій, о снарядахъ и результаты опытовъ надъ бронею, собранные, какъ онъ говоритъ, изъ офиціальныхъ источниковъ. Исполненіе такого обширнаго плана привело его, безъ сомнѣнія, къ изданію большой книги, въ 900 страницъ, съ 493 рисунками и чертежами.

Мы не беремъ на себя здѣсь подробной оцѣнки и разбора каждой изъ главъ сочиненія г. Холлея отдѣльно, предоставляя это спеціалистамъ, болѣе насъ свѣдущимъ въ этомъ дѣлѣ, а постараемся только дать читателямъ понятіе о богатствѣ свѣдѣній, помѣщенныхъ въ этомъ сочиненіи; для этого мы прослѣдимъ здѣсь только вкратцѣ оглавленіе и приведемъ списокъ болѣе замѣчательныхъ чертежей и рисунковъ.

www.starieknigi.info

Сочиненіе раздѣлено авторомъ на двѣ части. Первая заключаетъ въ себѣ все, что касается до орудій всевозможныхъ родовъ, нарѣзокъ и снарядовъ. Вторая говоритъ объ опытахъ, произведенныхъ надъ бронями всѣхъ родовъ, начиная съ опытовъ 1812 года надъ бронею Стивенса и до послѣдняго опыта надъ щитомъ французскаго броненоснаго фрегата *Flandre*. Въ прибавленіи авторъ говоритъ о хлопчатобумажномъ порохѣ, описываетъ кольцевыя орудія и приводитъ нѣсколько замѣчаній о разрывѣ орудій, о крѣпости орудій Паррота и Витворта, оказанной въ Чарльстонѣ, 600 фун. орудія Армстронга и т. п.

Первая половина книги дѣлится на 6 главъ, а каждая глава на нѣсколько отдѣленій.

Въ 1 отдѣленіи *I главы* г. Холлей говоритъ о различныхъ типахъ кольцевыхъ орудій, о системахъ фабрикаціи орудій, нарѣзкахъ, зарядахъ и крѣпости пушекъ; при этомъ онъ оцѣниваетъ орудія Армстронга, Витворта, Блэклея, Паррота, испанскія, французскія, цилиндры Лонгриджа, орудія Брука, Атуотера, Бумфорда и 36 д. мортиру Маллета. Во 2 отдѣленіи говорится о кованыхъ орудіяхъ: *Horsfall*, *Prince Alfred*, орудія бруклинскаго адмиралтейства, орудія Стоктона, Томаса, Эриксона и Эмса. 3 отдѣленіе трактуетъ о стальныхъ орудіяхъ Круппа, Бессемера и проч. Въ 4 отдѣленіи авторъ говоритъ о чугунныхъ орудіяхъ Родмана, Дальгрена, англійскихъ, русскихъ и проч.

II глава представляетъ условія, требуемыя въ настоящее время отъ орудій въ дѣлѣ противъ брони. Въ 1 отдѣленіи авторъ разсуждаетъ о томъ, чего можно и должно требовать отъ орудія, т. е. говоритъ о силахъ, которыя долженъ имѣть снарядъ—силу пробиванія и силу разрушенія,—и приходитъ къ тому заключенію, что одно и то же орудіе не можетъ ни коимъ образомъ обладать обѣими этими силами. 2-е отдѣленіе посвящено разсужденію о тяжелыхъ снарядахъ съ малыми скоростями; 3-е — дѣйствію болѣе легкихъ снарядовъ съ большими скоростями. Въ 4-мъ отдѣленіи авторъ отыскиваетъ средства соединить обѣ эти системы дѣйствія, говоритъ о качествахъ и недостаткахъ ихъ и, наконецъ, приходитъ къ тому общему заключенію, что не слѣдуетъ отдавать особаго предпочтенія ни одной изъ этихъ системъ, такъ какъ онѣ помогаютъ одна другой. Онъ того мнѣнія, что должно вооружать суда орудіями обѣихъ системъ, для того, чтобы онѣ, дѣйствуя вмѣстѣ—одна разбивая броню, а другая пронизывая бортъ непріятеля,—наносили ему возможно большій и скорѣйшій вредъ. Предметомъ 5-го отдѣленія этой

www.starieknigi.info

главы—дѣйствіе орудій по каменнымъ фортамъ и сводамъ. Форты Пуласки, Сомтеръ, Вагнеръ.

III глава говоритъ о дѣйствіи пороха на орудіе и о разрушеніи, производимомъ имъ въ самомъ тѣлѣ орудія. Все 1-е отдѣленіе этой главы посвящено весьма подробному разбору дѣйствія газовъ; здѣсь авторъ говоритъ объ увеличеніи толщины стѣнъ орудія и объ обручахъ или кольцахъ равнаго и неравнаго постояннаго напряженія. Во 2-мъ отдѣленіи разсматривается дѣйствіе сотрясенія на стѣны орудія; въ 3-мъ—дѣйствіе нагрѣванія стѣнъ при выстрѣлѣ. Разобравъ всѣ эти силы, разрушительно дѣйствующія на орудія, авторъ приходитъ къ заключенію, что пушка, состоящая изъ стальной трубы или цилиндра (такой твердости, чтобы онъ имѣлъ возможно большее разширеніе), загнаннаго въ тяжелый чугунный кожухъ (на подобіе того, какъ это сдѣлано у 15 д. орудія Соединенныхъ штатовъ), отлитый для дешевизны съ цапфами, была бы самымъ крѣпкимъ, дешевымъ и лучшимъ орудіемъ большаго калибра.

IV глава посвящена разнаго рода металламъ, изъ которыхъ отливаютъ орудія, и вообще процессамъ отливки и фабрикаціи ихъ. 1-е отдѣленіе этой главы есть вообще разсужденіе объ эластичности и тягучести металловъ; здѣсь г. Холлей приводитъ опыты и заключенія Кольбурна, Кларка, Маллета и Андерсона. 2, 3, 4 и 5-е отдѣленія посвящены каждое извѣстнымъ металламъ, употребляемымъ для отливки орудій: чугуну, кованому желѣзу, стали, мѣди, и наконецъ, 6-е отдѣленіе—разнымъ соединеніямъ металловъ, какъ-то мѣди съ алюминіемъ, и др. (sterro metal).

V глава говоритъ о различныхъ системахъ нарѣзокъ и снарядовъ. 1-е отдѣленіе ея заключаетъ въ себѣ исторію нарѣзныхъ орудій, опыты надъ которыми, по словамъ автора, были сдѣланы въ первый разъ въ Россіи, около 1836 года. Орудія эти были изобрѣтены, какъ говоритъ авторъ, г. Монтиньи изъ Бельгіи, который привезъ свою идею въ Россію, гдѣ, для опыта, нарѣзали два орудія и кончили тѣмъ, что отказались отъ этой системы. Тоже повторилось и въ Англіи. 2-е отдѣленіе посвящено системѣ нарѣзныхъ снарядовъ съ заплечиками: австрійская, Ланкастера, Витворта, Скотта и др.; 3-е отдѣленіе—системѣ снарядовъ съ мягкими надѣлками: прусская, Армстронга, развѣтвляющаяся система (shunt); 4-е отдѣленіе — системѣ снарядовъ съ разширяющимся поддономъ: американская система, Джемса, Паррота, Блэкея, Стаффорда и др. 5-е отдѣленіе посвящено сплошнымъ и пустотѣлымъ снарядамъ, предназначаемымъ для пробиванія брони: Витворта, Скотта, Паррота, Стаффорда и Бэтса; 6-е отдѣленіе—бомбамъ съ жидкимъ металломъ: Ланкастеръ, Скоттъ. Въ слѣдующемъ, 7-мъ отдѣленіи,

www.starieknigi.info

описаны сравнительные опыты, произведенные надъ нарѣзными орудіями съ 1859 по 1862 годъ. Наконецъ, въ послѣднемъ, 8-мъ отдѣленіи, авторъ перечисляетъ всѣ условія, которымъ должны соотвѣтствовать нарѣзныя орудія: точность выстрѣловъ, дальность полета, скорость и проч., и сравниваетъ при этомъ различныя системы нарѣзныхъ орудій; потомъ говоритъ о матеріалѣ, изъ котораго должны быть сдѣланы нарѣзные снаряды, предназначаемые для пробиванія брони, отыскиваетъ лучшую форму для этихъ снарядовъ и, наконецъ, приходитъ къ заключенію о лучшей системѣ нарѣзныхъ орудій и снарядовъ. При этомъ приложена таблица скоростей полетовъ снарядовъ различныхъ орудій англійской и американской артиллеріи.

VI глава говоритъ объ орудіяхъ, заряжающихся съ казенной части. 1-е отдѣленіе занимается разборомъ выгодъ и недостатковъ этой системы. 2-е говоритъ объ орудіяхъ, управляемыхъ машинами, и заключаетъ въ себѣ описаніе системы заряжанія орудій на батареѣ Стивенса: орудіе *Naugatuck* и системы: Идса, Кэннингама, Норманъ-Скоттъ-Росселя и Маллета. Въ 3-мъ отдѣленіи авторъ подробно описываетъ различныя системы заряжанія съ казенной части орудій: Армстронга, Круппа, Сторма, Бродвеля, Блэклея, Насмита, Витворта, Кавалли, французская, прусская, Карендорфа и Адамса.

Вторая часть сочиненія говоритъ, какъ мы сказали уже, о бронѣ и представляетъ интересное и единственное собраніе различныхъ опытовъ, дѣлавшихся надъ разнородными системами брони, начиная съ 1812 по 1864 годъ. Первая идея сдѣлать опытъ надъ желѣзною броней пришла, какъ говоритъ Холлей, Джону Стивенсу, во время войны 1812 года. Онъ предложилъ тогда построить, для защиты Нью-Іорка, судно, покрытое желѣзной одеждой. Идея эта перешла и сыновьямъ его, Роберту и Едвину Стивенсамъ, строителямъ знаменитой батареи Стивенса въ Америкѣ. Въ спискѣ опытовъ надъ бронею—начиная съ произведенныхъ въ Вуличѣ отъ 1846 до 1856 года надъ тонкими $^5/_8$ д. плитами, положенными подъ угломъ отъ 10° до 30°, и до первыхъ испытаній надъ $4^1/_2$ д. плитами въ Портсмутѣ въ 1854 году,—мы видимъ и результаты дѣйствія нашихъ ядеръ на французскія броненосныя баттареи подъ Кинбурномъ и опыты надъ щитами *Warrior*'а, *Minotaur*'а, *Bellerophon*'а, *Gloire*'а, *Flandre*'а, Чамерса и другими. Тутъ же помѣщены и опыты надъ куполами капитана Кольза, слоеной броней, желѣзными амбразурами, предложенными въ Америкѣ генераломъ Тоттеномъ и въ Англіи Торнейкрафтомъ и др.

Въ прибавленіи, какъ мы сказали уже, авторъ говоритъ о хлоп-

www.starieknigi.info

чатобумажномъ порохѣ, о примѣненіи его къ военнымъ цѣлямъ, и приводитъ заключеніе о немъ британскаго общества и австрійскихъ ученыхъ. Тутъ же приложены описанія опытовъ съ этимъ порохомъ надъ полисадами, мостами, строеніями и судами; описана система производства этого пороха въ Австріи, и помѣщены замѣчанія о составѣ и опыты надъ микроскопическими особенностями этого пороха.

Изъ этого краткаго перечня видна вся громадность плана, задуманнаго г. Холлеемъ и, повторяемъ, исполненнаго превосходно. Надо замѣтить, впрочемъ, что большая часть свѣдѣній, собранныхъ имъ, касается только Англіи; все же, что относится до другихъ державъ, напримѣръ Франціи, Пруссіи, Россіи и проч., изложено въ весьма ограниченномъ объемѣ.

Нашъ краткій обзоръ, или скорѣе перечень оглавленія, не можетъ, безъ сомнѣнія, дать должнаго понятія о такомъ огромномъ сочиненіи, какъ трудъ г. Холлея; но мы надѣемся, если только не появится у насъ полный переводъ этого интереснаго «Разсужденія объ орудіяхъ и бронѣ», представить впослѣдствіи читателямъ нашимъ хотя нѣкоторыя части его, на сколько позволитъ то объемъ нашего журнала.

Изъ рисунковъ особенно замѣчательны портреты броненосныхъ судовъ *New-Ironsides*, *Solferino*, *Warrior*, *Gloire*; чертежи *Bellerophon*'а, *Benton*'а, *Atlanta*'ы, *Naugatuck*'а, плавучей батареи *Trusty*, орудій Армстронга 600 Ф., $10^1/_2$ д. и 20 Ф., Блэклея $8^9/_{16}$ д. и др., щитовъ Эриксона, Чамерса, *Warrior*'а, *Bellerophon*'а, Скотта-Росселя и др.

www.starieknigi.info

НОВЫЯ КНИГИ:

Англійская морская христоматія, составленная капитаномъ 2 ранга А. Е. Паукеромъ, преподавателемъ англійскаго языка въ морскомъ корпусѣ и Императорскомъ Александровскомъ лицеѣ, авторомъ «Англійской христоматіи для начинающихъ» и «Manual of Russian Conversation». 1865 г. С.-Петербургъ. in 8°, 394 страницы, съ чертежами и политипажами. Цѣна 1 р. 50 к.

Извѣстія Императорскаго русскаго географическаго общества, издаваемыя подъ редакціею секретаря общества, барона Ѳ. Р. Остенъ-Сакена. Томъ I, № 7. Іюль.

Технический Сборникъ. Журналъ отрытій и усовершенствованій по всѣмъ отраслямъ промышленности. **Выпускъ первый.** Іюль.

Содержаніе его:

Московская мануфактурная выставка 1865 г.

Новыя открытія и усовершенствованія: Паровая машина съ центробѣжнымъ охлажденіемъ.—Самодѣйствующій лубрикаторъ.—Предохранительные клапаны. — Усовершенствованный насосъ.—Электрическій тормазъ.—Усовершенствованіе въ механизмѣ хронометра.—Аппаратъ для обматыванія телеграфической проволоки.—Водоочистительный приборъ.—Газовая горѣлка.—Термометрическій звонокъ.—Приборъ для варки яицъ.—Гаечный ключъ.—Бомба для нарѣзныхъ орудій.—Усовершенствованные кузнечные мѣха.—Выдѣлка брони по способу Бессемера.—Приготовленіе цинковыхъ бѣлилъ.—Англійскій типографскій шрифтъ.—Объ анилиновой сини.—Оживленіе костянаго угля.—Зеленая хромовая краска.

Привилегіи, выданныя въ Россіи въ 1865 году: Землекопная машина.—Новая освѣтительная жидкость и лампа.—Нептуновъ фонарь.—Аппаратъ для оконныхъ рамъ.

Мастерская: О токарномъ инструментѣ.—Сверленіе паровыхъ цилиндровъ.—Цилиндрическая рѣзка.—Станокъ для формовки зубьевъ шестерней.—Самый простой молотъ для небольшихъ поковокъ.—Развертка для увеличенія діаметра дыръ.—Способъ нарѣзать фундаментные болты на мѣстѣ.

www.starieknigi.info

Смѣсь: Проба броненоснаго фрегата «Севастополь».—Машинное пудлингованіе.—Новый сплавъ для подшипниковъ.—Микроскопическая паровая машина.—О пламени магнія.—Употребленіе анилиновыхъ красокъ въ живописи.—Употребленіе хлористаго барія для уничтоженія известковыхъ накипей въ паровыхъ котлахъ.—Воронеиіе желѣза и стали.—Цинкованіе листоваго желѣза.—Закаливаніе и отжиганіе стали.—О цементахъ.

Корреспонденція.

Справочныя цѣны.

Англійскія:

A Record of the Progress of Modern Engineering, 1864, comprising civil, mechanical, marine, hydraulic, railway, bridge, and other engineering works, with essays and reviews. Edited by William Humber. London. 1865.

History of West Point, and its military importance during the American revolution; and the origin and progress of the United-States military academy, by capt. E. C. Boynton. New-Iork.

The life of Robert Stephenson, F. R. S. By J. C. Jeafferson. With descriptive chapters on some of his most important professional works, by William Pole. 2 vol. in 8°. London.

Французскія:

Carnet du mécanicien de la marine de l'Etat et du commerce. Recueil de tables, de formules et de renseignements usuels et pratiques; aide-memoire suivi de tablettes de pôche pour tous les jours de l'année; première année 1865. Paris.

Procedés pour le nettoyage et la conservation des objets en fer. 1865. Paris.

Нѣмецкія:

Nachrichten über Leben und Schriften des Herrn Geheimrathes Dr. Karl Ernst von Baer mitgetheilt von ihm selbst. Veröffentlicht bei Gelegenheit seines funfzigjährigen Doctor Jubiläums am 29 August 1864, von der Ritterschaft Ehstlands. С.-Петербургъ. in 8°, 674 стр.

www.starieknigi.info

ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

(Морской Сборникъ № 8, августъ 1865 г.)

Финскій заливъ.

Россія. **Верхній и нижній Кронштотскіе маяки въ Кронштадтѣ.**—(№ 161).—Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ извѣстію своему, помѣщенному въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1865 г. № 113, въ іюньской книжкѣ Мор. Сбор., для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что верхній Кронштотскій маякъ, освѣщая по прежнему бѣлымъ огнемъ уголъ въ 7° 42′, имѣетъ стороны этого угла по направленіямъ NW 69° 09′ и NW 76° 51′, по истинному компасу, которыя идутъ между бѣлою и красною бочками, въ близкомъ отъ нихъ разстояніи. Створъ верхняго и нижняго маячныхъ огней остается по прежнему NW и SO 73°, по истинному компасу. Башня нижняго маяка чугунная, круглая, окрашена съ западной стороны бѣлою, а съ восточной темно-коричневою краскою; соединяющійся съ нею чугунный домикъ окрашенъ также темно-коричневою краскою. Красный огонь нижняго маяка служитъ, какъ для отличія верхняго огня отъ судовыхъ и береговыхъ огней, такъ и для опредѣленія створа. Лавирующимъ судамъ для безопаснаго плаванія по большому кронштадтскому рейду, должно держаться въ предѣлахъ угла освѣщенія верхняго огня. (Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 49).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: генеральной Финскаго залива, № 1557; восточной части Финскаго залива, № 1492; Финскаго залива отъ

www.starieknigi.info

Петербурга до Сескаря, № 1456; Невской губы, № 1559; и Кронштадтской губы, № 1199.

Поднятіе затонувшаго судна на восточномъ кронштадтскомъ рейдѣ.— (№ 162).—Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ извѣстію своему, помѣщенному въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1865 г. № 139 въ іюльской книжкѣ Морскаго Сборника, для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что затонувшая въ навигацію сего года, на восточномъ кронштадтскомъ рейдѣ, отъ южнаго военнаго угла на NO 46° 45′ по истинному компасу въ [illegible] 430 саженъ, на глубинѣ 9¼ футовъ, полулодка съ мелкимъ камнемъ, въ настоящее время, поднята изъ воды, и вѣхи, ограждавшія эту полулодку, сняты. (Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 53).

Финляндія. **Банка Сити-Рокъ между островомъ Нервой и камнемъ Ита-кивп и означеніе ея вѣхою.**— (№ 163).—Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ извѣстію своему, помѣщенному въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1865 г. № 92 въ майской книжкѣ Морскаго Сборника, для свѣдѣнія мореплавателямъ, объявляетъ, что открытая въ 1864 году англійскимъ купеческимъ судномъ, на срединѣ между островомъ Нервой и камнемъ Итакипи, въ Финскомъ заливѣ, 15 футовая банка Сити-рокъ, по точному ея обозрѣванію, находится отъ Сомпиерскаго маяка на NO 34° по истинному компасу въ 6¹/₁₂ итальянской мили; глубина на ней 15 футовъ; пространство, занимаемое 15 футовою глубиною, простирается въ длину и ширину на 3 сажени, кругомъ котораго глубина 4½ и 5 саженъ и далѣе постепенно увеличивается. Для означенія этой банки, отъ средины ея къ SO, въ разстояніи 25 саженъ, на глубинѣ 6 саженъ, грунтъ камень, поставлена вѣха съ двойнымъ голикомъ краснаго и чернаго цвѣта, разструбомъ вверхъ и внизъ.

Положеніе банки въ шир. 60° 17′ 27″ N, долг. 27° 46′ 42″ O отъ Гринича. (Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 54).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: генеральной Балтійскаго моря, № 1451; генеральной Финскаго залива, № 1557; восточной части Финскаго залива, № 1492; и Финскаго залива отъ Сескаря до Гогланда, № 1393.

www.starieknigi.info

Знакъ на скалѣ Скветтанъ близъ Пеллинг-э. — (№ 164). — Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что въ Финскомъ заливѣ, на скалѣ Скветтанъ, лежащей въ 4 миляхъ къ востоку отъ пеллингской башни, построенъ морской знакъ, состоящій изъ каменной четыреугольной усѣченной пирамиды, высотою 8 футовъ, въ срединѣ которой утвержденъ шестъ съ шаромъ на вершинѣ, поддерживаемый четырьмя подпорами. Шестъ и подпоры высмолены, а шаръ окрашенъ бѣлою и красною краскою вертикально. Знакъ этотъ высотою 26 футовъ отъ основанія и 30 футовъ надъ поверхностью моря, и служитъ для облегченія плаванія при входѣ съ моря въ шхеры и по шхерному фарватеру къ югу отъ острова Пеллинг-э. Положеніе знака въ шир. 60° 11′ 40″ N и долг. 25° 59′ 27″ O отъ Гринича. (Цирк. гидр. д-та, 1865 г. № 50).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: генеральной Фичскаго залива, № 1557; восточной части Финскаго залива, № 1492; западной части Финскаго залива, № 1476; отъ Гогланда до Суропа, № 1439.

Затонувшія суда на свеаборгскомъ рейдѣ и вѣхи на нихъ. — (№ 165). — Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что на затонувшихъ на свеаборгскомъ рейдѣ судахъ поставлены слѣдующія вѣхи:

1) На эстляндской лодкѣ, затонувшей между островами Лоннанъ и Кальвхольменъ, поставлена вѣха съ голикомъ и деревяннымъ крестомъ.

2) На финляндскомъ галеасѣ, затонувшемъ на фарватерѣ при входѣ въ Свеаборгъ — вѣха съ двумя голиками. (Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 45).

Ботническій заливъ.

Швеція. **Сигналы на маякѣ Ундерстенъ** (Understen) **о плавучихъ маякахъ Грундкаллегрундъ** (Grundkal) **и Финграндетъ** (Finngrund). — (№ 166). — Королевской морской департаментъ въ Стокгольмѣ объявилъ, что съ открытіемъ моря отъ льда у Оландскихъ острововъ весною, до закрытія этого моря льдомъ осенью, слѣдующіе сигналы будутъ дѣлаться на маякѣ Ундерстенъ для извѣщенія проходящихъ судовъ днемъ, если плавучіе маяки Грундкаллегрундъ и Финграндетъ не будутъ стоять на своихъ должныхъ мѣстахъ.

www.starieknigi.info

Двойной конусъ, окрашенный черною краскою (состоящій изъ плетеной корзины, заостренной съ обѣихъ оконечностей), поднятый надъ краснымъ шаромъ (состоящимъ изъ плетенаго шара), означаетъ, что ни одинъ изъ упомянутыхъ выше плавучихъ маяковъ не стоитъ на своемъ должномъ мѣстѣ.

Черный двойной конусъ, поднятый одинъ, означаетъ, что Фингрундскій плавучій маякъ не стоитъ на своемъ мѣстѣ, а красный шаръ поднятый одинъ, означаетъ, что Грундкаллегрундскій плавучій маякъ не находится на своемъ мѣстѣ. Когда никакого сигнала не поднято, то это означаетъ, что оба плавучіе маяки занимаютъ свои должные посты. Маякъ Ундерстенъ находится въ шир. 60° 16′ 15″ N, долг. 18° 55′ 20″ O отъ Гринича.

Сигналы на маячной станціи Свартклубъ (Svartklubb) **и означеніе скалъ Энгеласка** (Engelaska) **и Лансмансъ** (Lansmans) **предостерегательными знаками.**—(№ 167).—Также, королевскій морской департаментъ въ Стокгольмѣ объявилъ, что красный шаръ, поднятый на маячной станціи Свартклубъ, въ шир. 60° 10′ 20″ N, долг. 18° 50′ O отъ Гринича, будетъ означать, что проходъ подъ названіемъ Оре-грундъ-Грепенъ (Öregrund Grepen) покрытъ плавающимъ или постояннымъ льдомъ.

Также въ видахъ отвращенія недоумѣнія, двѣ подводныя скалы Энгельска и Лансмансъ впредь будутъ означаемы слѣдующимъ образомъ: скала Энгельска—краснымъ баканомъ съ краснымъ шаромъ на вершинѣ; и скала Лансмансъ—чернымъ баканомъ съ двумя черными шарами на вершинѣ (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865, № 34).

Примѣч. Предъидущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ: гидрографическаго департамента: генеральной Ботническаго залива, № 1328; восточной части Балтійскаго моря, № 1306; отъ Дагерорта до Стокгольма, № 202; и шведскимъ: Botten Hafvet, № 5; Gefle Bugten, Lit. a, 1.

Измѣненія въ постановкѣ знаковъ и освѣщеніи маяковъ. —(№ 168).—Шведскій королевскій морской департаментъ доводитъ до свѣдѣнія мореплавателей о нижеслѣдующихъ измѣненіяхъ въ постановкѣ фарватерныхъ знаковъ и освѣщеніи маяковъ на берегахъ Швеціи.

www.starieknigi.info

Петландшеръ (Petlandskär), передъ входомъ въ портъ Умеа (Umeä). —Прежніе знаки, находящіеся на островкѣ Петландшеръ, будутъ перестроены: сѣверовосточный знакъ будетъ имѣть высоту 22 фута (6,71 метр.) и бѣлый крестъ на вершинѣ, а внизу черную треугольную доску; югозападный знакъ будетъ высотою 26 футовъ (7,92 метр.) съ черною треугольною доскою на вершинѣ.

Шельбоданъ (Chälbodan).—Эта очень низкая скала, лежащая между мысами Хіернэ (Hierne) и Скагъ (Skag), обозначается съ настоящаго времени длиннымъ шестомъ съ шаромъ. На ней будутъ строить деревянный знакъ, высотою 25 футъ (7,60 метр.), который будетъ окрашенъ бѣлою краскою съ красною полосою по серединѣ, шириною около 8 футъ (2,4 метр.).

Гасхэлланъ (Gäshällan). На этой скалѣ, лежащей въ сѣверной части Гефльской бухты (Geffle), будетъ построенъ новый знакъ, обшитый досками и окрашенный бѣлою краскою. Знакъ этотъ будетъ совершенно подобенъ прежнему.

Архольма (Arholma).—Знакъ, бывшій до сего времени бѣлаго цвѣта, будетъ окрашенъ красною краскою съ бѣлой полосою по серединѣ, шириною въ $14^3/_4$фут. (4,5 метр.), Annonce Hydrographiques, Paris, 1865, № 14).

Прямыч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ гидрографическаго департамента: генеральной Ботническаго залива № 1328; отъ Худиксваля до Эрншельдевика; отъ Гамлекарлебю до Вазы, № 1601; шведскимъ: Botten Wiken, № 4; Botten Hafvet, № 5; Norra Qvarken, Sundsvalls Bugten, и Gefle Bugten.

Балтійское море.

Измѣненія въ постановкѣ знаковъ и освѣщеніи маяковъ.—(№ 169). —Шведскій королевскій морской департаментъ объявилъ до свѣдѣнія мореплавателямъ о нижеслѣдующихъ измѣненіяхъ въ постановкѣ фарватерныхъ знаковъ и освѣщеніи маяковъ на берегахъ Швеціи.

Ваксхольмъ (Waxholm).—На горѣ Кварнбергетъ (Qvarnberget), близъ города, будетъ построенъ лоцманскій домъ, передъ домомъ поставится флагштокъ, на вершинѣ котораго будетъ поднятъ черный шаръ, во все время пока въ постѣ будутъ находиться лоцмана, готовые выѣхать для провода судовъ.

www.starieknigi.info

Иксхаммарскуббенъ (Yxhammarskubben).—На этой высокой скалѣ, лежащей при входѣ въ бухту Канхольмъ (Kannholm), на Сендхамнскомъ фарватерѣ, будетъ поставленъ красный знакъ высотою около 30 фут. (9,1 метр.), съ четырехугольною доскою на вершинѣ; надъ этою доскою знакъ будетъ одѣтъ камнемъ и будетъ имѣть треугольную форму, а нижняя часть, сдѣданная изъ цоколя, будетъ имѣть видъ четырехугольника; эта послѣдняя будетъ окрашена бѣлою краскою по серединѣ и на три четверти своей ширины.

Хуфвудшеръ (Hufvudskär).—Лоцманская станція на Даларэ (Dalarö). На вершинѣ мачты поднимается флагъ при появленіи идущаго съ моря судна и когда есть свободные лоцмана для провода. Съ этою же цѣлью будетъ подниматься черный шаръ.

Кастбаданъ (Kastbadan).—Эта скала лежитъ наравнѣ съ водою, въ окрестности Викстена (Wiksten), близъ фарватера, ведущаго отъ Ландсорта (Landsort) и Хархамра (Harrhamra) къ Даларэ, и будетъ обозначаться шестомъ съ шаромъ на вершинѣ.

Кардонсундсхелланъ (Kardonsundshällan) на фарватерѣ Норркепингъ.—Скала эта, находясь въ узкой части Кардонсундетъ (Kardonsundet), будетъ обозначаться шестомъ съ шаромъ на вершинѣ, для обозначенія пути при выходѣ изъ Помпусренанъ (Pompusränan).

Сварта Уттерклаббенъ (Svarta Utterklabben), у Стангшера (Stangskär) передъ Аркэ (Arcö). Вмѣсто Стангшерскаго знака будетъ построенъ на Уттерклаббенъ деревянный знакъ, имѣющій форму усѣченной пирамиды, высотою 25 футъ (7,62 метр.); онъ будетъ окрашенъ бѣлыми и красными шахматами.

Карехольмъ (Kareholm).—На южной сторонѣ этого островка, лежащаго при входѣ въ портъ Керехольмъ, на восточной сторонѣ Эланда, будетъ поставленъ каменный знакъ высотою около 12 футъ (3,6 метр.), окрашенный бѣлою краскою, съ красною полосою по серединѣ, шириною 4 фута (1,2 метр.). Онъ будетъ обозначать проходъ къ якорному мѣсту по внутреннюю сторону рифовъ, идущихъ къ югу отъ Карехольма.

Боргхольмъ (Borgholm).—На мысѣ Кракудденъ (Kräkudden), лежащемъ на западномъ берегу острова Эланда, близъ города Боргхольма, и на SW отъ него будетъ построенъ маякъ съ жилымъ зданіемъ, на которомъ помѣщенъ будетъ діоптрическій аппаратъ пятаго разряда съ постояннымъ бѣлымъ огнемъ. Освѣщеніе этого маяка начнется нынѣшней осенью.

www.starieknigi.info

Маскнаггенъ (Maskнäggen).—На этой отмели, лежащей въ Кальмарскомъ проливѣ къ югу отъ Шёггенеси (Skäggenäs), будетъ поставленъ буй съ колоколомъ.

Гримшеръ (Grimskär).—Вмѣсто прежняго фонаря, помѣщеннаго на крышѣ дома, будетъ построена особенная, деревянная башня, окрашенная бѣлыми и красными квадратами. Теперешній катоптрическій аппаратъ будетъ замѣненъ діоптрическимъ аппаратомъ, четвертаго разряда, съ постояннымъ огнемъ бѣлаго цвѣта

Хакбигрундетъ (Hagbygrundet), къ юго-западу отъ Кальмара, будетъ обозначенъ большимъ шестомъ съ двумя шарами на вершинѣ.

Хосмогрундетъ (Hosmogrundet) (Бегквараская лоцманская станція) будетъ обозначенъ большимъ шестомъ съ шаромъ на вершинѣ.

Ахусъ (Ahus). Для лучшаго указанія сѣвернаго фарватера, Тіофотсгрундетъ (Tiofotsgrundet) будетъ обозначенъ большимъ шестомъ конической формы съ шаромъ на вершинѣ. (Annonce hidrographiques, Paris, le 26 Mai 1865. № 14).

Примѣч. Извѣстіе это относится къ слѣдующимъ картамъ: гидрографическаго департамента: генеральной Балтійскаго моря, № 1451; восточной части Балтійскаго моря, № 1306; отъ Дагерорта до Стокгольма, № 202; отъ Дагерорта до Гобурга, № 1602; отъ Дагерорта до Готланда, № 201; южной части Балтійскаго моря, № 1553; шведскимъ: Stockholms Skargard Lit. H; Norrkopingsbugten, Lit. F; и Kalmarsund, Lit E.

Каттегатъ.

Швеція. **Измѣненіе въ постановкѣ знаковъ и освѣщеніи маяковъ.** —(№ 170).—Шведскій королевскій морской департаментъ сообщаетъ къ свѣдѣнію мореплавателямъ о нижеслѣдующихъ измѣненіяхъ въ постановкѣ знаковъ и освѣщеніи маяковъ.

Либбеккарефветъ (Lybeckarefvet), передъ Фалькенбергомъ, будетъ обозначенъ шестомъ съ шаромъ на вершинѣ.

Рифъ Стутарнъ (Stutarne), передъ Мелланрефветомъ, у Фалькенберга и къ SSO отъ маяка Морюптенге (Moruptänge). Рифъ этотъ, для того, чтобы служить указаніемъ при плаваніи у Скоттерефвета, (Skotterefvet), будетъ обозначенъ каменнымъ знакомъ, высотою около 12 фут. (3 6 метр.), окрашеннымъ бѣлою краскою, съ красною полосою по серединѣ.

www.starieknigi.info

Магнольмсбаденъ (Magnolmsbaden), лежащій къ NW отъ Серхалльсудда (Sörhallsudde) и къ NO отъ Сверкербедена (Sverkerbäden), въ окрестности Стеншерстреннанъ (Sten Skär Strännan), будетъ обозначенъ большимъ окрашеннымъ (*) крестомъ, который будетъ служить для указанія входа въ проходъ между Меллезундомъ (Mällösund) и Гулхольменомъ (Gullholmen).

Месешеръ (Mäseskär), у лоцманской станціи Каррингэ (Karringö). Желѣзный маякъ съ постояннымъ діоптрическимъ аппаратомъ 2 разряда и огнемъ краснаго цвѣта, будетъ устроенъ на этомъ рифѣ. Освѣщеніе маяка начнется нынѣшней осенью. (Annonce hydrographique, Paris, 1865, № 14).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ изданія датскаго морскаго управленія: Kattegatiet, F; Kattegattet, листъ III, и Skagerrak, G.

Сѣверный Атлантическій океанъ.

Южный берегъ Ирландіи. **Колоколъ и ботъ въ видѣ знака на скалѣ Дантсъ** (Dannts rock).—(№ 171).—Корпорація порта Дублина объявила, что для означенія скалы Дантсъ поставленъ ботъ въ видѣ знака съ колоколомъ у мыса Робертсъ (Roberts head), близъ гавани Коркъ (Cork).

Ботъ окрашенъ черною краскою и имѣетъ слова Daunts Rock, накрашенныя бѣлыми буквами на верхней постройкѣ, на вершинѣ которой утвержденъ шаръ на возвышеніи 24 футовъ надъ поверхностью моря. Ботъ стоитъ на глубинѣ 12 сажень, въ малыя сизигійныя воды, почти въ $1^1/_4$ кабельтова на SSW отъ скалы и по слѣдующимъ направленіямъ: телеграфная башня на мысѣ Roche на створѣ съ пикомъ отдаленной горы, по направленію на $NO^1/_4O$; и конецъ бѣлаго дома въ бухтѣ Roberts немного въ разствореѣ съ сѣверовосточною стороною входа въ бухту, на $N^1/_4O$.

Ботъ стоитъ на якорѣ съ 80 саженями цѣпи на клюзѣ, такъ что случайно онъ можетъ стоять близко скалы.

Буй, который ставился до настоящаго времени для означенія скалы, остается на томъ же мѣстѣ, какъ и прежде.

Всѣ направленія показаны магнитныя. Склоненіе компаса 25° 10′ W въ 1865 г.

(*) Цвѣтъ краски необозначенъ. *Примѣч. перев.*

www.starieknigi.info

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Ireland, Sheet 13, № 2336; West Coast, № 1824-b; English channel, № 1598; и Sheet 3, № 2675 с. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865, № 33).

Франція. **Постановка буевъ.**—(№ 172).—Французскій министръ земледѣлія, торговли и публичныхъ работъ сообщаетъ о томъ, что поставлены три красные буя изъ листоваго желѣза на банкахъ Херго и Кастулье (Hergo et Castouillet), при подходѣ къ порту Круазикъ (Croisic) и на банкѣ Больё (Beaulieu), при входѣ въ портъ Меске (Mesquer). Всѣ три вышеозначенныя банки находятся у западнаго берега Франціи, въ департаментѣ Нижней Лоары.—(Annonce hidrographique, Paris le 26 Mai 1865 № 13).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: France, West Coast, Sheet V, № 2646.

Западный берегъ Франціи. **Маякъ на банкѣ Баншъ** (Plateau de la Banche).—(№ 173).—Министръ публичныхъ работъ во Франціи объявилъ, что съ 3 (15 н. с.) августа настоящаго 1865 года начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на банкѣ Баншъ, при входѣ въ рѣку Луару (Loire).

Огонь маяка *постоянный*, *краснаго* цвѣта, будетъ находиться на возвышеніи 70 футовъ надъ уровнемъ полной воды въ сизигіи, и въ ясную погоду долженъ открываться на разстояніи 10 миль.

Башня 87 футовъ высотою и стоитъ въ шир. 47° 10′ 38″ N, долг. 2° 27′ 15″ W отъ Гринича.

Измѣненіе въ маячныхъ огняхъ на мысѣ Гравъ (de Grave) **и островѣ Патирасъ** (Patiras) **въ рѣкѣ Жирондѣ.**—(№ 174).—Также министръ публичныхъ работъ во Франціи объявилъ, что съ 3 (15 н. с.) августа настоящаго 1865 г. будутъ произведены слѣдующія измѣненія въ постоянномъ бѣломъ огнѣ маяка на мысѣ де-Гравъ и огнѣ маяка на островѣ Патирасъ, въ рѣкѣ Жирондѣ.

Огонь маяка на мысѣ де-Гравъ будетъ показывать *проблесковый* огонь съ весьма короткими затмѣніями, слѣдующими одно за другимъ чрезъ промежутки въ *семь секундъ*; онъ будетъ освѣщать по направленію маяка Тале (Talais) и по южному проходу въ рѣку Жиронду;

www.starieknigi.info

между тѣмъ огонь по прежнему останется *постояннымъ* огнемъ по направленію сѣвернаго прохода.

Огонь на островѣ Патирасъ будетъ проблесковый съ затмѣніями каждыя *четыре* секунды.

Эти измѣненія сдѣланы съ тою цѣлью, чтобы мореплаватели не могли смѣшивать этихъ огней съ огнями судовъ, стоящихъ на якорѣ на рейдѣ Вердонъ (Verdon) и на якорномъ мѣстѣ Пойлякъ (Pauillac).

Примѣч. Предъидущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: France, West Coast, Sheet 5, № 2646; Sheet II, № 2664; North Atlantic, Eastern part, № 2060; River Thames to Mediterranean, № 1, Также, French Lights List, №№ 209, 217 (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865, № 41 и Annonce Hydrographique, Paris, 1865, № 22).

Сѣверозападный берегъ Испаніи. **Маякъ на мысѣ Пріорино** (Priorino) **при входѣ въ Ферроль.**—(№ 175).—Морской министръ въ Мадридѣ объявилъ, что огонь маяка на мысѣ Пріорино, при входѣ въ Ферроль, въ провинціи Корунья, по случаю исправленія аппарата, будетъ погашенъ между 1 сентября н. с. и 1 октября н. с. настоящаго 1865 года, послѣ чего онъ снова будетъ зажженъ. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865, № 41 и Annonce Hydrographique, Paris, 1865, № 21).

Южный берегъ Ньюфаундлэнда. **Маякъ на мысѣ Мерсеръ** (Mercer head) **на островѣ Брэнетъ** (Brunet).—(№ 176).—Правленіе публичными работами въ Сентъ Джонсѣ, на Ньюфаундлэндѣ, объявило, что съ 15 (27 н. с.) іюня настоящаго 1865 года, должно начаться освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на мысѣ Мерсеръ—юговосточной оконечности острова Брэнетъ, въ бухтѣ Фортуна (Fortune).

Огонь маяка будетъ *проблесковый*, бѣлаго цвѣта, показывающій *проблескъ* каждыя *десять секундъ*, и будетъ видѣнъ по всему горизонту, за исключеніемъ направленій между OSO и S, по которымъ онъ будетъ закрываться высокимъ берегомъ. Онъ находится на возвышеніи 408 футовъ надъ среднимъ уровнемъ моря, и въ ясную погоду долженъ быть видѣнъ на разстояніи около 25 миль.

Мысъ Мерсеръ состоитъ изъ высокаго приглубаго берега и лежитъ въ шир. 47° 15′ 30″ N, долг. 55° 51′ 50″ W отъ Гринича.

www.starieknigi.info

Всѣ направленія показаны магнитныя. Склоненіе компаса 29° 45′ W въ 1865 г.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: North America, East Coast, №№ 2516, 2666. Также, North America Lights List № 21. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865, № 32).

Средиземное море.

Южный берегъ Испаніи. **Маякъ на мысѣ Молино** (Molino) **въ бухтѣ Паламосъ** (Palamós).—(№ 177).—Морской министръ въ Мадридѣ объявилъ, что съ 20 августа (1 сентября н. с.) настоящаго 1865 года, начнется освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на мысѣ Молино, на восточной сторонѣ входа въ бухту Паламóсъ, на южномъ берегу Испаніи.

Огонь маяка *постоянный, краснаго* цвѣта, будетъ находиться на возвышеніи 74 футовъ надъ среднимъ уровнемъ моря, и въ ясную погоду будетъ видѣнъ на разстояніи 10 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, пятаго разряда.

Башня 27 футовъ высотою, изъ синяго камня, съ чернымъ фонаремъ, и стоитъ въ разстояніи около 81 фута (27 ярдовъ) отъ моря, въ шир. 41° 50′ 4″ N, долг. 3° 8′ 32″ O отъ Гринича, или почти на $2^1/_2{}'$ къ востоку отъ того мѣста, въ которомъ она приходится на англійскихъ адмиралтейскихъ картахъ.

Гаванскій огонь въ Паламосѣ (Palamós).—(№ 178).—Также морской министръ въ Мадридѣ объявилъ, что съ 20 августа (1 сентября н. с.) настоящаго 1865 года начнется освѣщеніе желѣзнаго маяка въ 22 фута высотою, построеннаго на мысѣ молы въ Паламóсѣ (punta del muelle de Palamós). Огонь будетъ *постоянный, бѣлаго* цвѣта, на возвышеніи 33 футовъ надъ уровнемъ моря.

Южный берегъ Сициліи. **Маякъ на островкѣ Теченій или Керрентсъ** (Currents).—(№ 179).—Морской министръ во Флоренціи объявилъ, что съ 20 іюля (1 августа н. с.) настоящаго 1865 года должно начаться освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на островкѣ Теченій

www.starieknigi.info

или Кэррентсъ, близъ мыса Пассеро (Passero), на южномъ концѣ острова Сициліи.

Огонь маяка *постоянный*, бѣлаго цвѣта, будетъ находиться на возвышеніи 56 футовъ надъ среднимъ уровнемъ моря, и въ ясную погоду долженъ быть видѣнъ на разстояніи 11 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, пятаго разряда.

Башня 30 футовъ высотою, стоитъ въ шир. 36° 38′ N, долг. 15° 3′ 30″ O отъ Гринича.

Примѣч. Предъидущія три извѣстія относятся къ слѣдующимъ англійскимъ адмиралтейскимъ картамъ: Spain, South Coast, Sheet 2, № 1187; Palamós to Cape Béarn, № 2603; Palamós Bay, № 1351; Mediterranean, №№ 2158, 2718 a и b; Sicily, South Coast, № 184; East Coast, № 176; и Sardinia to Calabria, № 165. Также, Mediterranean Lights List, № 221. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865, № 39).

Югозападный берегъ Сицилии. **Маякъ на мысѣ Гранитола** (Granitola). —(№ 180).—Морской министръ во Флоренціи объявилъ, что съ 15 іюля н. с. настоящаго 1865 года должно начаться освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на мысѣ Гранитола, на югозападномъ берегу Сициліи.

Огонь маяка *постоянный*, бѣлаго цвѣта, находится на возвышеніи 123 футовъ надъ среднимъ уровнемъ моря и въ ясную погоду долженъ открываться на разстояніи 19 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, втораго разряда.

Башня формою обрѣзаннаго конуса, 110 футовъ высотою и стоитъ недалеко отъ дома maison des gardiens, въ шир. 37° 33′ 40″ N, долг. 12° 36′ 51″ O отъ Гринича.

Объ огнѣ, зажигаемомъ до настоящаго времени на мысѣ Сорелло (Sorello), ничего неупомянуто, но надо полагать, что новый огонь замѣнитъ огонь на мысѣ Сорелло.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Sicily, № 165; South Coast, № 184; Western Coast, № 187; Graham shoal, № 2064; Mediterranean, General, № 2158 и Mediterranean Sea, № 2718—b. Также, Mediterranean Lights List, № 225. (Notice to Mariners, Admiralty,

www.starieknigi.info

London, 1865, № 43 и Annonce Hydrographique, Paris, 1865, № 17).

Турція. **Измѣненіе огня маяка на мысѣ Паноми** (Panomi), **въ заливѣ Салоника** (Salonica).—(№ 181).—Турецкое правительство объявило, что съ 20 іюля (1 августа н. с.) настоящаго 1865 года, постоянный красный огонь маяка на мысѣ Паноми, на восточномъ берегу залива Салоника, будетъ замѣненъ *двумя постоянными* бѣлыми огнями, помѣщенными *вертикально* на возвышеніи около 52 футовъ (16 метровъ) надъ уровнемъ моря и видимыми въ ясную погоду на разстояніи 8 миль.

Положеніе ихъ, какъ сообщено, въ шир. 40° 21′ 40″ N, долг. 22° 54′ 25″ O отъ Гринича.

Караманія. **Измѣненіе огней маяка въ Мерсина** (Mersina или Mersyn).—(№ 182).—Также турецкое правительство объявило, что два постоянные, красные огня маяка, находящагося приблизительно въ полумилѣ къ юго-западу отъ Мерсина, на берегу Караманіи, должны быть замѣнены *постояннымъ*, бѣлымъ огнемъ, измѣняемымъ *проблескомъ* каждыя *двѣ минуты*; онъ будетъ находиться на возвышеніи 49 футовъ (15 метровъ) и видѣнъ въ ясную погоду на разстояніи 14 миль.

О времени, когда это измѣненіе будетъ произведено, будетъ объявлено въ свое время.

Примѣч. Предъидущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Mediterranean, General, № 2158; Mediterranean Sea, №№ 2718—b и c; Archipelago, Sheet 2, № 2836—b; и Karamania, Sheet 5, № 240. Также, Mediterranean Lights List, №№ 334 и 448. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865, № 40; отнош. азіат. д-та м. и. д. 1865 г. № 2537, и д-та торговли и мануфак. м. ф. 1865 г. № 5020).

Черное море.

Россія. **Ботъ въ видѣ плавучаго маяка у Аджигіольской косы, въ Днѣпровскомъ лиманѣ.**—(№ 183).—Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что въ Черномъ морѣ, въ

www.starieknigi.info

Днѣпровскомъ лиманѣ, для обозначенія отмели, идущей отъ Аджигіольской косы, съ половины іюня сего года долженъ быть поставленъ, въ видѣ опыта, подлѣ краснаго бакана, на глубинѣ 18 футовъ, одномачтовый ботъ, на вершинѣ мачты котораго будетъ подниматься днемъ маячный флагъ, а ночью три обыкновенныхъ фонаря, изъ которыхъ два нижнихъ будутъ подвѣшиваться на рожкахъ салинга, а третій, верхній, на вершинѣ флагштока мачты. Всѣ три фонаря находятся на одной вертикальной плоскости, перпендикулярной къ килю судна. Высота верхняго огня отъ горизонта воды 54, а двухъ нижнихъ 46 футовъ, и съ высоты глаза отъ поверхности моря на 15 футовъ нижніе огни должны открываться за 12 миль. Ботъ будетъ стоять въ теченіе навигаціи сего года.

Вѣхи на очаковскомъ фарватерѣ въ днѣпровскомъ лиманѣ. — (№ 184).—Гидрографическій департаментъ для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что въ Черномъ морѣ, въ Днѣпровскомъ лиманѣ, на сѣверной сторонѣ очаковскаго фарватера, для обозначенія мѣста поворота судовъ, съ означеннаго фарватера къ очаковской брантвахтѣ, будетъ поставлена на глубинѣ 18 футовъ красная вѣха, мѣсто которой опредѣляется слѣдующими углами: между церковью Очакова и Ивановскимъ телеграфомъ 54° 35′ и тою же церковью и Курганомъ Потемкина 30° 33′. (Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 52).

Азовское море.

Россія. **Замѣна парохода Прутъ у Песчаныхъ острововъ плавучимъ маякомъ.**—(№ 185).—Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ извѣстію своему, помѣщенному въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1865 г. № 105, въ майской книжкѣ Морскаго Сборника, № 5, для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что въ Азовскомъ морѣ, вмѣсто парохода Прутъ, временно занимавшаго постъ плавучаго маяка у отмели Песчаныхъ острововъ, въ настоящее время занялъ этотъ постъ настоящій плавучій маякъ и открылъ освѣщеніе. (Цирк. гидр. д-та 1865 г. № 44).

www.starieknigi.info

Каспійское море.

Россія. **Четырехъ-Бугорный маякъ.**—(№ 186).—Гидрографическій департаментъ, въ дополненіе къ извѣстію своему, помѣщенному въ Лоцманскихъ замѣткахъ 1865 г. № 157, въ іюльской книжкѣ Морск. Сборн. № 7, для свѣдѣнія мореплавателямъ объявляетъ, что въ Каспійскомъ морѣ, освѣщеніе Четырехъ-Бугорнаго маяка, по ветхости башни, съ 1 іюня сего года временно прекращено. (Цирк. гидр. д-та, 1865 г. № 46).

Индѣйскій океанъ.

Западный берегъ Ость-Индіи. **Затонувшее судно у бомбейской гавани** (Bombay).—(№ 187).—Завѣдывающій морскою частью въ Бомбеѣ объявилъ, что коммерческое судно «Ellora» почти въ 950 тоновъ, съ полнымъ грузомъ хлопка и сѣмянъ, получило течь и потонуло у Бомбейской гавани 21 мая н. с. настоящаго 1865 года.

Судно стоитъ прямо, на глубинѣ 7 сажень въ малую воду, приблизительно въ $4^1/_2$ или 5 миляхъ къ юго-западу отъ внѣшняго плавучаго маяка. 7 іюня его мачты все еще стояли, но оно по видимому вошло на 8 или 10 футовъ въ илъ и имѣло $2^1/_2$ сажени надъ ней въ малую воду. Это судно намѣреваются взорвать.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ картѣ англійскаго адмиралтейства: India, West Coast, Sheet 1, № 2736 (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865, № 37).

Южный Тихій океанъ.

Сѣверовосточный берегъ Австраліи. **Коралловая мель въ проходѣ Блякъуудъ** (Blackwood).—(№ 188).—Англійское адмиралтейство получило увѣдомленіе, что англійское военное судно «Salamander», слѣдуя 20 января н. с. настоящаго 1865 г. къ юго-западу проходомъ Блякъуудъ на пути отъ острова Рейнъ (Raine) къ банкамъ Миддль или Среднимъ (Middle), ударилась о неизвѣстную коралловую мель,

www.starieknigi.info

имѣющую только 7 футовъ глубины на самомъ ея мелкомъ мѣстѣ въ малую воду.

Мель эта лежитъ почти въ милѣ на OSO отъ восточной части Среднихъ банокъ, или въ шир. 11° 47′ 10′ S, и долг. 143° 41′ 35″ O отъ Гринича.

Она простирается почти на 99 сажень (230 ярдовъ) въ длину отъ O къ W, и на 47 сажень (110 ярдовъ) въ ширину, и имѣетъ кругомъ себя глубину отъ 10 до 17 сажень; въ проходѣ между этою банкою и рифомъ, идущимъ отъ восточной песчаной банки на Среднихъ банкахъ, глубина отъ 15 до 17 сажень. Самое мелкое мѣсто банки, имѣющее, какъ упомянуто, 7 футовъ глубины, опредѣляется слѣдующими направленіями: средина восточной песчаной банки на Среднихъ (Middle) банкахъ WtN$^1/_2$W въ разстояніи $2^1/_2$ миль, и южная оконечность острововъ Sir Charles Hardy SW, въ $14^1/_2$ миляхъ.

Суда, входящія въ такъ называемый рифъ большаго барьера (Great Barrier reef), проходомъ у острова Рейнъ, должны, пройдя по сѣверную или южную сторону острова Рейнъ, привести по возможности скорѣе знакъ этого острова на NO$^3/_4$O и править на SW$^3/_4$W (принимая во вниманіе приливы и отливы и теченіе, идущее къ сѣверу), къ островамъ Сэръ Чарльсъ Хэрди (Sir Charles Hardy). Когда знакъ на островѣ Рейнъ скроется изъ виду, судно будетъ внѣ отмелыхъ мѣстъ къ западу отъ линіи 100—саженной глубины и на баннѣ. Послѣ этого надобно смотрѣть острововъ Сэръ Чарльсъ Харди и когда они будутъ ясно видны, то должно править на ихъ южную оконечность по направленію на SW$^3/_4$W; когда самая восточная банка на Middle банкахъ придетъ на NWtW, а западная банка Ashmore (если видна) на SSW$^1/_2$W тогда судно будетъ достаточно къ юго-западу отъ мели, Саламандеръ и курсъ можно брать къ одному изъ фарватеровъ: сѣверному (North) или Поллярдъ (Pollard).

Всѣ направленія показаны магнитныя. Склоненіе компаса 5° O въ 1865 г.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Australia, North and East Coasts, Sheet 21, № 2354; Coral Sea, № 2764; и Australia, Northern portion, № 2759 a. Также, Australia Directory, Vol. 2, стр. 228. (Notice to Mariners, Admiralty, London, 1865, № 36).

www.starieknigi.info

Китайское море.

Восточный берегъ Китая. **Маякъ на островѣ Тсе-ле или Квадратномъ** (Tse-le или Square) **близъ входа въ рѣку Юнгъ** (Yung).—(№ 189).—Англійское адмиралтейство получило увѣдомленіе, что съ 22 марта н. с. настоящаго 1865 года должно начаться освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на островѣ Тсе-ле или Квадратномъ, въ $3^1/_2$ миляхъ къ сѣверо-востоку отъ входа въ рѣку Юнгъ, на восточномъ берегу Китая.

Огонь маяка *постоянный*, бѣлаго цвѣта, находится на возвышеніи 186 футовъ надъ среднимъ уровнемъ моря и видѣнъ вокругъ всего горизонта.

Башня осьмиугольная, бѣлая и стоитъ на вершинѣ острова, въ шир. 29° 59′ 22″ N, долг. 121° 45′ 6″ O отъ Гринича.

Маякъ на островкѣ Пасъ-ю (Pas Yew) **передъ входомъ въ рѣку Юнгъ.**—(№ 190).—Также англійское адмиралтейство получило увѣдомленіе, что съ 22 марта н. с. настоящаго 1865 года должно начаться освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на островкѣ Пасъ-ю—западномъ изъ трехъ островковъ, находящихся передъ входомъ въ рѣку Юнгъ, на восточномъ берегу Китая.

Огонь маяка *постоянный*, *краснаго* цвѣта, находится на возвышеніи 153 футовъ надъ уровнемъ моря и видѣнъ вокругъ всего горизонта.

Башня осьмиугольная, окрашена попеременно бѣлыми и красными полосами, и стоитъ въ шир. 29° 57′ 43″ N, долг. 121° 43′ 51 O отъ Гринича.

Буй на скалѣ Сезострисъ (Sesostris) **при входѣ въ рѣку Юнгъ.**—(№ 191).—Также англійское адмиралтейство получило увѣдомленіе, что на скалѣ Сезострисъ, лежащей почти на срединѣ фарватера восточнаго входа въ рѣку Юнгъ и около $3^1/_2$ кабельтововъ къ востоку отъ островка Пасъ-ю, для означенія ея, поставленъ *красный* буй.

Примѣч. Предъидущія три извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: The River Yung, № 1592; Index Chart, № 1262; China, East Coast, №№ 1770, 1199 и 2412. Также China Pilot, стр. 201. (Notice to Mariners, Admilarty, London, 1865, № 38).

www.starieknigi.info

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

АЛЕКСАНДРА ФЕДОРОВИЧА БАЗУНОВА,

КОММИСІОНЕРА ИМПЕРАТОРСКОЙ АКАДЕМІИ НАУКЪ, МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА И МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВЪ.

Въ С.-Петербургѣ, на Невскомъ проспектѣ у Казанскаго моста, въ домѣ Ольхиной.

ПРОДАЮТСЯ СЛѢДУЮЩІЯ КНИГИ:

О девіаціи компасовъ и о дигограмахъ, съ приложеніемъ статьи о магнитномъ состояніи желѣзнаго броненосца «Первенецъ» и приложеніе особой книги «бланки», для вычисленія девіаціи и магнитныхъ наблюденій на суднѣ. Составилъ И. Бѣлавенецъ. Спб. 1865 г. Цѣна 2 р., съ пер. 2 р. 50 к.

Англійская морская христоматія, составленная флота капитаномъ 2-го ранга А. Паукеромъ. Спб. 1865 г. Цѣна 1 р. 50 к., съ пер. 1 р. 75 к.

Путешествіе вокругъ свѣта на кораблѣ Бигль. Чарльзъ Дарвина. Спб. 1865 г. т. 1-й, съ портретомъ Дарвина. Цѣна 1 р. 25 к., съ пер. 2 р. 50 к.

Бабъ и бабиды, религіозно-политическія смуты въ Персіи въ 1844—1852 годахъ. Соч. заслуженнаго профессора с.-петербургскаго университета Мирзы-Казем-Бека. Спб. 1865 г. Цѣна 1 р. 50 к., съ пер. 1 р. 75 к.

Приложеніе исчисленія вѣроятностей къ стрѣльбѣ изъ артиллерійскихъ орудій и ружей. Соч. И. Дидіона, полковника французской артиллеріи перевелъ; съ фр. капитанъ Н. Коргуевъ. Спб. 1864 г. Цѣна 50 к., съ пер. 75 к.

Губернія—ея земскія и правительственныя учрежденія. А. Лох-

www.starieknigi.info

вицкаго, профессора Александровскаго лицея. Часть 1-я. Изданіе 2-е. Спб. 1864 г. Цѣна 2 р., съ пер. 2 р. 30 к.

Обзоръ современныхъ конституцій. А. Лохвицкаго, профессора Александровскаго лицея. 2 части. Спб. 1865 г. Содерж. 1-й части: Швейцарія, Франція, Германія, Швеція, Норвегія, Данія, Финляндія и Польша. Часть 2-я: Сербія, Румынія, Англія, Америка и приложенія. Изданіе 2-е, исправленное и дополненное, Цѣна за 2 ч. 2 р. 75 к., съ пер. 3 р.

Юго-западный польскій миражъ. Повѣсть. Н. Шигорина. Кіевъ. 1864 г. Цѣна 50 к., съ пер. 75 к.

Енисейскій округъ и его жизнь. Сочиненіе М. Ф. Кривошапкина. Съ 2-мя таблицами и картою золотоносной области Енисейскаго округа. Изданіе императорскаго русскаго географическаго общества. Спб. 1865 г. Цѣна 2 р. 50 к., съ пер. 3 р.

Матеріалы для исторіи просвѣщенія въ Россіи. Магницкій. Е. Ѳеоктистова. Спб. 1865 г. Цѣна 1 р. 25 к., съ пер. 1 р. 50 к.

Прогулка по эрмитажу. Д. В. Григоровича. Спб. Цѣна 50 к., съ пер. 75 к.

Петербургскія тайны. Романъ изъ жизни обитателей Темныхъ уголковъ. Изъ записокъ Ш-ва. Спб. 1865 г. Цѣна 1 р., съ пер. 1 р. 50 к.

Марево. Романъ въ 4 частяхъ. Соч. В. Клюшникова. М. 1865 г. цѣна 2 р., съ пер. 2 р. 30 к.

Разладъ. Сцены изъ послѣдняго польскаго возстанія. Я. П. Полонскаго. Спб. 1865 г. Цѣна 75 к., съ пер. 1 р.

Мудреное дѣло. Романъ въ 3-хъ частяхъ Н. Д. Ахшарумова. Спб. 1864 г. Ц. 1 р. 25 к., съ пер. 1 р. 50 к.

Беатриче Ченчи. Романъ Гверраци. Пер. съ итальянскаго. Спб. 1864 г. Ц. 75 к., съ пер. 1 р.

Сатирическіе очерки. В. М. Тэккерея. Спб. 1865 г. Цѣна 1 р., съ пер. 1 р. 25 к.

О значеніи формъ русскаго глагола. Соч. Н. Некрасова. Спб. 1865 г. Ц. 1 р. 50 к., съ пер. 1 р. 80 к.

Собраніе сочиненій А. В. Дружинина. Томъ 1-й, съ портретомъ автора Ц. 1 р. 25 к., съ пер. 1 р. 50 к.; томъ 2-й 1 р. 25 к., съ пер. 1 р. 50 к.

www.starieknigi.info

Исторія польскаго возстанія и войны 1830 и 1831 годовъ. Ф. Смита; пер. съ нѣмецкаго гвардіи капитаномъ Квитницкимъ. 3 тома, съ 2-мя картами и планами. С.-Петерб. 1863 и 1864 г. Ц. 6 р., съ пер. 6 р. 50 коп.

Знаменитое произведеніе востока:

Коранъ Магомета, переведенный съ арабскаго на французскій переводчикомъ французскаго посольства въ Персіи, Казимірскимъ, съ примѣчаніями и жизнеописаніемъ Магомета; съ французскаго перевелъ К. Николаевъ. М. 1864 г. Ц. 3 р., съ пер. 3 р. 25 к.

Сочиненія И. С. Тургенева. 1844—1864 годовъ; 5 томовъ. Карлсруэ. 1865 г. Ц. 6 р., съ пер. 7 р.

Сочиненія Генриха Гейне въ переводѣ русскихъ писателей, подъ редакціею Петра Вейнберга. 5 т. Ц. 4 р., съ пер. 4 р. 75 к.

Чужая вина, комедія въ 5 дѣйствіяхъ, Ѳ. Н. Устрялова. Спб. 1864 г. Ц. 75 к. съ пересылкою.

Очерки прошлаго, А. Чужбинскаго. Спб. 1863 г., 4 части. Цѣна 3 р. сер., за пер. 3 фун.

Любопытнѣйшіе процесы, изъ уголовныхъ дѣлъ Франціи и Англіи, выпускъ 1-й. Спб. 1862 г. Цѣна 1 р., съ пер. 1 р. 50 к.

Записки изъ мертваго дома. Ѳ М. Достоевскаго. 2 ч. Спб. 1862 г. Цѣна 2 р. 50 к., съ пер. 3 р.

Живописецъ, Новикова, 1772—1773 г. седьмое изданіе, безъ пропусковъ. Спб. 1863 г. Цѣна 1 р. 30 к., за пер. 2 фун.

Поѣздка въ Южную Россію, А. Афанасьева-Чужбинскаго, 2 части. Ц. 2 р. 50 к., пер. за 3 фун. Часть 1: Очерки Днѣпра, 1 р. 50 к.; часть 2-я: Очерки Днѣстра, 1 р. 50 коп., за пер. каждой по 2 фун.

Записки о императрицѣ Екатеринѣ Великой полковника, состоявшаго при ея особѣ статсъ-секретаремъ, Адріана Моисеевича Грибовскаго. Изд. 2-е съ дополненіями. М. 1864 г. Ц. 1 р., съ пер. 1 р. 25 к.

Море и его жизнь, Георга Гартвига, перев. съ послѣдняго нѣмец. изданія, Михельсона. М. 1864 г. Ц. 2 р., съ пер. 2 р. 25 к.

Критико-литературное обозрѣніе путешественниковъ по Россіи до 1700 года и ихъ сочиненій, Фридриха Аделунга. Увѣнчанное большою демидовскою наградою. Переводъ съ нѣмецкаго Александра Клеванова. Москва 1864 г. Цѣна 3 р., пер. за 4 фун.

www.starieknigi.info

Міръ до созданія человѣка или колыбель вселенной. Популярная исторія сотворенія и превращенія земнаго шара. Соч. доктора В. А. Ф. Цирмермана. Переводъ А. М., съ 194 политипажными рисунками въ текстѣ. М. 1865 г. Ц. 3 р. 50 к., съ пер. 4 р. сер.

Очерки животной жизни, соч. Льюиса, пер. съ англійскаго профессоръ московскаго университета С. А. Рачинскій, съ политипажами, М. 1865 г. Цѣна 1 р., съ пер. 1 р. 25 к.

Село Михайловское, или помѣщикъ 18-го. Столѣтія соч. В. С. М-ой. 4 части. Спб. 1865 годъ. Цѣна 3 р., съ пер. 3 р. 50 к.

Гг. иногородные благоволятъ адресоваться за всѣми вновь выходящими книгами на имя А. Ѳ. Базунова. Требованія гг. иногородныхъ исполняются немедленно.

www.starieknigi.info

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПРАВИЛЪ ОБЪ ИЗДАНІИ

МОРСКАГО СБОРНИКА.

Статьи для напечатанія въ М. Сб. препровождаются въ Редакцію (чрезъ Контору журнала или чрезъ Ученый Комитетъ).

За исключеніемъ статей, присланныхъ отъ высшаго морскаго начальства, съ резолюціею — напечатать въ такой-то книжкѣ М. Сб., прочія статьи распредѣляются по №№ журнала по усмотрѣнію Редакціи.

Вознагражденіе за статьи, помѣщаемыя въ М. Сб., полагается: за оригинальныя отъ 25 до 50 р. и въ нѣкоторыхъ случаяхъ болѣе за статьи въ отдѣлѣ смѣси полагается преимущественно 25 р., а въ неофиц. отдѣлѣ 50 р.); за извлеченія и компиляціи отъ 25 до 30 р.; за переводы отъ 12 до 20 р. за листъ.

Авторъ имѣетъ право на полученіе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи безвозмездно; если онъ желаетъ воспользоваться этимъ правомъ, то приглашается написать о томъ на самой статьѣ. По особымъ уваженіямъ Морской Ученый Комитетъ разрѣшаетъ печатаніе и большаго числа отдѣльныхъ оттисковъ, но съ платою за бумагу. Желающіе на этомъ основаніи получить болѣе 25 отдѣльныхъ оттисковъ своей статьи,—означаютъ на рукописи сколько именно.

Оригинальныя сочиненія должны быть присылаемы за подписью автора, а переводныя—съ указаніемъ, сверхъ того, той книги, откуда взяты. Если автору неугодно, чтобъ его имя было извѣстно публикѣ, онъ приглашается предварить о томъ Редакцію.

—

Редакція покорнѣйше проситъ доставлять статьи четко написанными, въ особенности же означать разборчиво имена собственныя и цифры.

www.starieknigi.info

ПОДПИСКА НА ПОЛУЧЕНІЕ МОРСКАГО СБОРНИКА ВЪ 1868 ГОДУ ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ С. Петербургѣ въ Главной Конторѣ журнала, при книжномъ магазинѣ А. Ф. Базунова, на Невскомъ проспектѣ, домъ Ольхиной, противъ милютиныхъ лавокъ; и въ Газетной Экспедиціи Почтамта.

ЦѢНА МОРСКАГО СБОРНИКА ЗА ГОДЪ.

ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ САНКТПЕТЕРБУРГА И МОСКВЫ:

БЕЗЪ ДОСТАВКИ

ЧЕТЫРЕ руб. сер.—для лицъ морскаго вѣдомства (со включеніемъ резерва и служащихъ въ коммерческомъ флотѣ), и **ПЯТЬ** р. с.—для прочихъ подписчиковъ.

За доставку на квартиру въ С. Петербургѣ и Москвѣ всѣ вообще подписчики прилагаютъ 1 р. с.

ДЛЯ ИНОГОРОДНЫХЪ СЪ ДОСТАВКОЮ ПО ПОЧТѢ:

Лицамъ морскаго вѣдомства . . . . . 5 р. с.
Прочимъ подписчикамъ . . . . . 7 » »

Отъ жителей Финляндіи подписка принимается въ Финляндскомъ почтамтѣ на вышеизложенныхъ условіяхъ для иногородныхъ.

Перемѣны адресовъ, претензіи и проч. сообщенія подписчиковъ покорнѣйше просятъ адресовать въ Главную Контору М. Сб. (при магазинѣ Базунова), и если будетъ признано нужнымъ, для свѣдѣнія—въ Редакцію журнала, чрезъ Морской Ученый Комитетъ. Жалобы на Контору въ неудовлетвореніи подписчиковъ присылаются, помимо Конторы, въ Редакцію, также чрезъ Ученый Комитетъ.

Въ первыхъ числахъ каждаго мѣсяца, книжки М. Сб. сдаются въ почтамтъ въ наглухо-заклеенныхъ пакетахъ, съ печатнымъ адресомъ подписчика, и въ случаѣ поздняго полученія ихъ, а также если книжка будетъ доставлена распечатанною, просятъ доводить о томъ до свѣдѣнія почтоваго начальства.

Полные экземпляры М. Сб. за 1855—1864 годы можно получать на вышеизложенныхъ условіяхъ. Каждая же книжка отдѣльно продается по 75 к. сер.